

Bogotá D.C.,

Doctora
ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte
Ciudad

Contraloría General de la República :: SGD 17-08-2018 13:11
Al ConfeSTAR Cite Este No.: 2018EE0098031 Fol:1 Anex:1 FA:68
ORIGEN 85111-DESPACHO DEL CONTRALOR DELEGADO PARA EL SECTOR DE
INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y TELECOMUNICACIONES, COMERCIO EXTERIOR Y
DESTINO ANGELA MARIA OROZCO GOMEZ / MINISTERIO DE TRANSPORTE
ASUNTO INFORME AUDITORÍA DE DESEMPEÑO PNSV 027 PERÍODO 2012-2017
OBS LUIS EDGAR MICHAELS

2018EE0098031



Asunto: Informe Auditoria de Desempeño PNSV N° 027 periodo 2012-2017.

Señora Ministra:

En cumplimiento al Plan de Vigilancia y Control Fiscal del primer semestre del 2018, adjuntamos el informe de Auditoria de Desempeño a la Implementación, Ejecución y Seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV N° 027 periodo 2012-2017.

Aprovecho la oportunidad para agradecerle la atención brindada a nuestros auditores y del apoyo logístico recibido para la realización de nuestro trabajo de control fiscal.

Atentamente,


JULIAN EDUARDO POLANÍA POLANÍA
Contralor Delegado
Sector Infraestructura Física, Telecomunicaciones,
Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Anexo: Un informe de auditoría.

Revisó: Diego Alberto Ospina Guzmán - Director de Vigilancia Fiscal
Proyectó: Luis Edgar Michaels R. - Coordinador de Gestión

TRD: 85111-077162 Comunicaciones Informativas informe final

MINISTERIO DE TRANSPORTE Tel: 3240800



No.20183210502232

Fecha Radicado: 2018-08-17 15:41:54

Destino: 300

RTE: Contraloría General De La Repu

Anexos: Anexos: 68 FOLIOS



Ospina
4.07
17/08/2018



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

**INFORME DE AUDITORIA DE DESEMPEÑO A LA IMPLEMENTACIÓN, EJECUCIÓN Y
SEGUIMIENTO DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL- PNSV**

**AUDITORIA – PNSV
PERIODO 2012-2017**

**CGR- CDIFCEDR N°027
Agosto de 2018**

Entes auditados:

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

Contralor General de la República

Edgardo José Maya Villazón

Vice contralora General

Adriana Herrera Beltrán

Contralor Delegado - Sector Infraestructura
Física y Telecomunicaciones, Comercio
Exterior y Desarrollo Regional

Julián Eduardo Polanía Polanía

Director de Vigilancia Fiscal

Diego Alberto Ospina Guzmán

Directora de Estudios Sectoriales

Martha Marlene Sosa Hernández

Asesor de Gestión

Felix David Lozano Monroy

Asesor Externo

Fernando Rojas Hurtado

Gerente Departamental Antioquia

Erika Navarrete Gómez

Gerente Departamental Caldas

Luz Fanny Muñoz Arias

Gerente Departamental Boyacá

Clara Marcela Suarez Mendoza

Gerente Departamental Tolima

Mauricio Barajas Charry

Supervisor

Luis Edgar Michaels Rodríguez

Equipo de auditores:

Líder de Auditoría

Juan Carlos Carrero Camacho

Integrantes del Equipo Auditor

Nubia Esther Castañeda Gómez
María Elena Carrillo Soto
Claudia Liliam Hernández Pardo
José Fernando Ramírez Muñoz
Luis Alejandro Rodríguez Aguilar
Hernán Alexander Sarmiento
Hector Leonardo Reina Castaño

Apoyo USATI

Integrantes del Equipo Auditor
Gerencias Departamentales

Antioquia

Carlos Quiceno Piedrahita

Caldas

Asdrúbal Montes Osorio
Alejandro Tabares Carmona
Jairo Ivan Valencia Gutierrez

Boyacá

Gustavo Fonseca Medina
José Dario Güiza Acevedo

Tolima

Edgar Rojas Pastrana
Diana Murillo Olivar

Tabla de Contenido

1.	ANTECEDENTES	5
2.	CARTA DE PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	10
2.1.	Objetivo General y Específicos	10
2.2.	Enfoque y Alcance.	11
2.2.1.	Enfoque	11
2.2.2.	Alcance de la auditoría	12
2.3.	Metodología.	13
2.4.	Concepto sobre el desempeño	13
2.5.	Evaluación de Riesgos y Mecanismos de Control	17
2.6.	Relación de Hallazgos y Beneficios	18
2.7.	Plan de Mejoramiento	18
3.	RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	19
3.1.	Objetivo Específico 1	19
3.1.1.	Preguntas de auditoría	19
3.2.	Objetivo Específico 2	47
3.2.1.	Preguntas de auditoría	48
3.3.	Objetivo Específico 3	85
3.3.1.	Preguntas de auditoría	85
3.4.	Objetivo Específico 4	89
3.4.1.	Preguntas de auditoría	89
3.4.2.	Hipótesis de auditoría	101
4.	CONCLUSIONES	107
5.	APÉNDICES Y ANEXOS	110
5.1.	Criterios de la auditoría	110
5.2.	Fuentes de Criterio	111
5.3.	Validez de los criterios.	112
	Anexo 1. Entidades incluidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial- PNSV 2011-2021.	113
	Anexo 2. Plan de Acción 2017 ANSV	116
	Anexo 3. Comparativo, Entidades territoriales con convenios entre la ANSV y acompañamientos Ministerio de Transporte	121
	Anexo 4. Resumen Gerencias Departamentales Contraloría General	127
	Anexo 5. Comparativo de convenios y estudios previos vigencia 2015-2016-2017.	130
	Anexo 6. Verificación cumplimiento con PNSV de cifras en municipios y departamentos.	133
	Anexo 7. Cálculo del Monto Máximo Guía Presentación Proyectos Entidades Territoriales	136



1. ANTECEDENTES

Plan Nacional de Seguridad Vial 2004-2008

En el párrafo 1o del artículo 4o de la Ley 769 de 2002 establece que *“el Ministerio de Transporte deberá elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad”*.

El Gobierno Nacional adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2004-2008, *“Hacia una nueva cultura de Seguridad Vial”*, a través del Ministerio de Transporte¹, con el objetivo de *“... orientar y articular todas las acciones, programas, planes y proyectos indispensables para garantizar a todos los ciudadanos el tránsito seguro por las vías del territorio nacional, y a establecer los mecanismos de coordinación interinstitucional de entidades del sector público y privado que fortalezcan los procesos de gestión de la seguridad vial y conduzcan a la conformación de comunidades seguras que contribuyan a la construcción en el país de una cultura de la seguridad vial...”*. Este Plan, se prorrogó a través de la Resolución 3845 de 2007, ampliando la vigencia hasta el año 2010. Para el periodo comprendido entre enero de 2011 y marzo de 2012, no se contó con un Plan para la seguridad vial.

Dicho PNSV, tenía como objetivos prioritarios establecer una política clara para el fortalecimiento de la seguridad vial en el país y promover los mecanismos que condujeran a garantizar la movilidad segura de los ciudadanos en el territorio nacional. Producto de este plan se llevó a cabo una consultoría para la estructuración del Observatorio de Seguridad Vial, instancia que contribuiría con la prevención de la ocurrencia de los accidentes viales y las graves consecuencias y costos sociales y económicos que éstos conllevan a la sociedad.

Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 declara la Seguridad Vial como una política de Estado siendo consecuente con el mandato constitucional y legal que tiene el Estado en garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

¹ Resolución 4102 del 28 de diciembre de 2004



En uno de sus ejes fundamentales se definía el Crecimiento sostenible y competitividad, en donde la seguridad vial se encontraba como prioridad, destacando así la problemática: *... "la problemática actual de la accidentalidad vial en el país, y el llamado de toda la comunidad internacional – Naciones Unidas, Organización Mundial de la Salud, ONG, entidades multilaterales, etc.–, en declarar ésta la década de acción en seguridad vial, el Gobierno nacional declara la seguridad vial como una política de Estado que trascienda los planes y programas de un período de gobierno. La política es consecuente con el mandato constitucional y legal que tiene el Estado en garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y será liderada por el MT a través de su Viceministerio especializado en temas de transporte y tránsito, e implicará una articulación institucional a nivel público y privado".*

En el 2012, el Ministerio de Transporte direcciona la política a desarrollarse entre 2012 y 2015, con el objetivo estratégico de reducir la accidentalidad en los modos de transporte terrestre automotor, terrestre férreo y acuático y minimizar su severidad; para lo cual estimó una reducción anual del 10% del número de accidentes, muertos y lesionados durante los años 2012 a 2015, con lo cual obtendría un beneficio para el país de aproximadamente \$183.222 millones con una inversión de \$25.000 millones.

Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016

El 30 de marzo de 2012, se adoptó el PNSV 2011-2016 por *"la alta accidentalidad vial en Colombia se ha convertido en una de las principales causas de muerte violenta en el país, por lo cual se hace indispensable establecer, implementar y ejecutar medidas y acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito y a reducir los índices de siniestralidad enfocados hacia los diferentes componentes y actores del tránsito.*

Para ello definió las líneas estratégicas: Aspectos Institucionales, Estrategia sobre el Comportamiento Humano, Estrategias sobre los Vehículos, Estrategias sobre la Infraestructura Vial y Sistema de Atención y Rehabilitación de Víctimas.

En una primera etapa de socialización de las políticas de seguridad vial el Ministerio suscribe un Convenio Interadministrativo con FONADE para la socialización del Plan en las ciudades con mayores índices de accidentalidad, así como diseñar la estrategia para la elaboración de planes locales de seguridad vial y la implementación y puesta en marcha del Observatorio de Seguridad Vial.

Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018



El sector Transporte se enmarca dentro de la estrategia “Competitividad e Infraestructuras Estratégicas” del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un Nuevo País”; en el objetivo “Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración Territorial”. Este objetivo se compone de diversas estrategias que abordan los aspectos de la infraestructura de transporte y los servicios de transporte. Entre estas estrategias se encuentra la (11) seguridad vial.

“En relación con la Seguridad Vial, es pertinente resaltar que, de los 1.102 municipios del país, alrededor de ochocientos (800) no cuentan con un organismo de tránsito que permita realizar acciones contundentes en esta materia. Como muestra de ello, las mediciones de accidentalidad vial dan cuenta de un número total de 53.126 accidentes de tránsito en el país (RUNT, MinTransporte, 2012), debido principalmente a la carencia de acciones en términos de seguridad vial, las tasas crecientes de adquisición de vehículos, especialmente motocicletas, fenómenos de movilidad informal y las altas velocidades en zonas urbanas e interurbanas. En relación con este último factor, son significativas las cifras de fallecidos y lesionados, que en 2013 fueron de 700 y 5.700 personas, respectivamente...”

Con el propósito de conformar la institucionalidad necesaria para enfrentar esta problemática, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) mediante la Ley 1702 de 2013, así como la actualización y ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial, en el cual se incluyeron las estrategias a seguir para fortalecer la Política Nacional de Seguridad Vial”.

El Plan Nacional de Desarrollo establece igualmente que la ANSV, como principal ente ejecutor de la Política Nacional de Seguridad Vial, promoverá la implementación de acciones que contribuyan a la reducción de la accidentalidad mediante la intervención de factores causales del fenómeno, los cuales se enuncian así:... “1) educación en el cumplimiento de las normas de tránsito; 2) mecanismos de control de vehículos, conductores y demás actores que participan en la operación; 3) auditorías de seguridad vial en el diseño y operación de la infraestructura de transporte; 4) acciones de acompañamiento, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito; y; 5) tarifas de seguros de accidentes de tránsito acordes con la participación en la cifras de accidentalidad del territorio nacional”.

Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021



Se realizó un proceso de ajuste del PNSV 2011-2016², debido a las debilidades detectadas por distintos actores tanto públicos como privados.

Según lo descrito en el PNSV: *“Entre las observaciones se señala la necesidad de ampliar el período de referencia dado que se había propuesto a muy corto plazo – hasta el 2016– y varias de las acciones a realizar requerían una vigencia mayor. En consideración a lo anterior, el ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial se armoniza con el período estipulado en el Plan Decenal de Salud Pública 2012 - 2021, que incluye la seguridad vial dentro de su agenda y la prioriza como un problema de salud pública que debe ser abordado de forma holística en coherencia con los objetivos e intereses que ha trazado el Plan Nacional de Seguridad Vial. De esta forma, el PNSV 2011 - 2021 se presenta como un plan a mediano plazo, que compromete más de un período de gobierno, y que permite hacer propuestas estratégicas de mayor alcance, para el cumplimiento de sus objetivos”³.*

El PNSV contempla los pilares estratégicos de Gestión Institucional; Comportamiento humano; Atención y rehabilitación de víctimas; Infraestructura y Vehículos, los cuales están fundamentados en el marco referencial de la Matriz de Haddon y los lineamientos establecidos por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020.

En cada pilar estratégico se plantean diversos programas, que contienen una serie de acciones, con agentes propietarios, participantes y colaboradores externos, junto con un período de realización e Indicador asociado.

El PNSV describe valores y principios; en los primeros se destacan la vida como valor máximo y todos los propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla; los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de convivencia y solidaridad en los espacios de movilidad; el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente; todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el propósito de disminuir los accidentes de tránsito; finalmente la responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política de seguridad vial.

² El Ministerio de Transporte expidió la Resolución 2273 del 6 de agosto de 2014 de ajuste al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021

³ PNSV página 10.



Dentro de los principios están: i) tendencia a la baja, el plan buscará durante su vigencia, tendencias a la baja en el número de víctimas mortales, heridos graves, motociclistas, peatones y víctimas; ii) aproximación holística, el PNSV fue concebido y debe implementar desde un enfoque holístico, que incluye estrategias orientadas a los usuarios, a la seguridad de vehículos, así como a la infraestructura, además incorpora acciones para la atención y rehabilitación de víctimas y para una adecuada gestión institucional; iii) sistemas perdonadores, la implementación de las acciones debe considerar el error humano cometido en el sistema de movilidad, como garantía para salvaguardar la vida; iv) marco de 10 años, el plazo para la implementación del Plan es de diez años y podrá ser extendido posteriormente por la ANSV; v) reportes estadísticos frecuentes y públicos en el marco del PNSV, se deberán reportar las muertes y las lesiones graves del país anualmente, datos que se utilizarán para elaborar un informe del progreso en la reducción de muertes y lesiones graves.

El objetivo general propuesto consiste en: *“Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021”*.

En cuanto a los objetivos específicos están:

- Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir la mortalidad en un 27% del usuario tipo motociclista por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción bajo el influjo del alcohol y el uso de sustancias psicoactivas a 0% para el año 2021.

2. CARTA DE PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

Doctores
ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte
ANDRÉS RICARDO CHAVES PINZÓN
Director Agencia Nacional de Seguridad Vial
Bogotá D. C.

La Contraloría General de la República, en cumplimiento del Plan de Vigilancia y Control Fiscal 2017-2018, con fundamento en las facultades otorgadas por el artículo 267 de la Constitución Política, practicó Auditoría de Desempeño al Plan Nacional de Seguridad Vial, a través de la evaluación de los principios de la gestión fiscal de eficiencia y eficacia con que fueron administrados los recursos, así como los resultados de la gestión adelantada por el administrador en las áreas, actividades o procesos examinados.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada por la entidad y analizada por la Contraloría General de la República. La responsabilidad de la Contraloría General de la República consiste en producir un informe integral que contenga el concepto sobre el examen practicado.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con normas de auditoría gubernamental colombianas (NAGC) compatibles con las normas internacionales de auditoría – (NIA´s), las normas internacionales de entidades fiscalizadoras superiores (ISSAI) y con políticas y procedimientos de auditoría prescritos por la Contraloría General de la República. Tales normas requieren que se planifique y efectúe la auditoría para obtener una seguridad razonable para fundamentar nuestro informe.

2.1. Objetivo General y Específicos

Se fijó como objetivo general de la auditoría: Evaluar el desempeño institucional y los resultados del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente a la implementación, ejecución y seguimiento del Plan Nacional de



Seguridad Vial-PNSV-, en cuanto a las acciones orientadas a la reducción del número de víctimas por accidentes de tránsito, para el periodo 2012-2017.

Con el fin de desarrollar dicho objetivo general, se formularon los siguientes objetivos específicos:

Objetivo 1: Evaluar la eficiencia y eficacia en la coordinación, articulación, seguimiento, control y monitoreo ejecutadas por la ANSV y el Ministerio de Transporte durante el periodo 2012-2017, encaminadas a contribuir a la reducción del número de víctimas en accidentes de tránsito en el marco del PNSV.

Objetivo 2: Evaluar la eficacia de los Planes Estratégicos; Planes Locales de Seguridad Vial y Convenios celebrados por la Agencia con los Entes Territoriales, para el periodo 2012-2017, en cuanto a contribuir a la reducción de cifras de accidentalidad.

Objetivo 3: Evaluar la eficacia en la coordinación y articulación de: las Comisiones Interministeriales, el Consejo Territorial, Comité Operativo y Consejo Consultivo de Seguridad Vial, para apoyar y facilitar actividades de la Agencia durante el periodo 2014-2017, en materia de gestión de la seguridad vial.

Objetivo 4: Verificar la eficacia en la utilización, evaluación y procesamiento de la información por parte de la ANSV y el Ministerio de Transporte; relacionada con seguridad vial, producida y administrada por entidades públicas y/o particulares; considerando los criterios de consistencia, integridad, confiabilidad, seguridad y oportunidad de la información.

2.2. Enfoque y Alcance.

La auditoría a que se refiere el presente informe tuvo el enfoque y alcance que se presenta a continuación:

2.2.1. Enfoque

De acuerdo con el conocimiento de los actores involucrados en la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial; la información y datos recopilados y bajo los postulados constitucionales del control fiscal posterior y selectivo, el enfoque de la Auditoría es combinado, por cuanto se evaluará si los objetivos en términos de resultados se alcanzaron, de acuerdo a lo planeado en el PNSV; de igual manera se examinará el adecuado funcionamiento de los sistemas de gestión relacionados con dicho plan.



2.2.2. Alcance de la auditoría

a. Entidades Auditadas

El Plan Nacional de Seguridad Vial involucra 71 tipos de actores (Ver anexo 1) para ejecutar las acciones establecidas en él, no obstante, la auditoría se centrará en las entidades que tienen a cargo el 70% de las acciones establecidas en el mismo.

Estas entidades son:

- Ministerio de Transporte encargado de formular y adoptar las políticas respecto de la Seguridad vial del País, mediante la articulación de las entidades que integran el sector.
- La Agencia Nacional de Seguridad Vial como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional cuya misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito, a través de la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país, además es el encargado del Observatorio Nacional de Seguridad Vial que presentan las empresas, organizaciones o entidades del Orden Nacional.

b. Ámbito geográfico nacional y territorial

La situación de la seguridad vial en Colombia, cobra una gran importancia dadas las estadísticas que arroja el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, respecto que, los accidentes de tránsito en Colombia son la segunda causa de muerte violenta en el País.

Se evaluaron los resultados correspondientes a la gestión en materia de los Planes Estratégicos y Planes Locales de Seguridad Vial, en cuanto las cifras de planes elaborados (y/o presentados), aprobados (y/o adoptados) e implementados. Adicionalmente, se consideraron los resultados del apoyo brindado por la Gerencias Colegiadas de la CGR de los Departamentos de Antioquia, Boyacá, Caldas y Tolima, para el periodo 2012-2017, en cuanto a su contribución a la reducción de cifras de accidentalidad.

Para la revisión de convenios entre la ANSV y los Entes Territoriales para las vigencias 2015-2017, se tuvo en cuenta los celebrados con entes de los Departamentos de Antioquia, Atlántico, Boyacá, Cesar, Caldas, Cauca, Cundinamarca, Santander, Tolima y Valle del Cauca, los cuales suman 45 convenios, considerando los municipios que lo integran.



c. Periodo de tiempo a auditar

La Auditoría se realizó para las vigencias 2012 a 2017, dado que coincide con la ejecución del plan PNSV y la auditoría de desempeño.

2.3. Metodología.

Para la auditoría se realizó como metodología el análisis cualitativo y cuantitativo a partir de las siguientes herramientas

- Reuniones con diferentes actores tanto públicos como privados.
- Cuestionarios realizados a los diferentes actores.
- Solicitudes de información.
- Grupo especializado con la Academia.
- Visitas especiales.

2.4. Concepto sobre el desempeño

La Contraloría General de la República como resultado de la auditoría de desempeño adelantada, a la implementación, ejecución y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, conceptúa que aunque el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial han ejecutado algunas acciones conjuntas con los diferentes Agentes propietarios y participantes, así como con actores externos, definidos en el PNSV⁴, existen deficiencias en el desempeño institucional toda vez que no se cumplieron las metas previstas en dicho plan tendientes a la reducción de la accidentalidad vial en el país y las víctimas resultantes de los mismos, para el período evaluado 2012 – 2017, las cuales pasaron de 6136 en el año 2012 a 6718 en el año 2017, siendo la meta para este último año era de 5194 víctimas fatales; afectando los principios de eficacia y eficiencia. A continuación, se relacionan los aspectos relevantes de la evaluación realizada:

Respecto de la coordinación y articulación con los diferentes actores relacionados en el PNSV, se observa bajo desempeño por parte del Ministerio de Transporte y la ANSV, por cuanto no se diseñaron estrategias, instrumentos y acciones de cohesión y armonización nacionales, territoriales, sectoriales e intersectoriales, con la individualización de responsabilidades institucionales concretas e integración de metas, distribución y asignación de tareas y recursos, tampoco se

⁴ En el PNSV se incluyen 71 tipos de actores.

cuenta con criterios unificados para la ejecución y seguimiento de los objetivos y metas planteadas en materia de seguridad vial; lo cual incide en la aplicación de los principios de eficacia y eficiencia del control fiscal, en la implementación de los Pilares y Acciones del PNSV.

Las gestiones encaminadas a la disminución de la accidentalidad para los colectivos más vulnerables del país, como es el caso de Peatones, Motociclistas y Ciclistas, no han sido efectivas, puesto que estos grupos para el 2017 representaron el 81% del total de fallecidos en incidentes viales pasando de 4391 en el 2012 a 5255 en el 2017. Adicional a lo anterior, sólo el 22% de los accidentes con fallecidos tienen identificadas sus posibles causas.

La ANSV carece de una herramienta o instrumento que trace la ruta que se debe seguir para el logro de los objetivos propuestos y que facilite la evaluación del avance de las actividades programadas, es así como el plan de acción de la Agencia, no está alineado con los pilares estratégicos, programas y acciones del PNSV 2011 – 2021, no precisa objetivos claros, concisos y medibles; tampoco detalla las estrategias y tareas que se seguirán para su cumplimiento con periodos determinados de realización, así como los responsables de las mismas.

Si bien en el 2017 la Agencia ejecutó diferentes campañas de prevención, sensibilización e información en algunos medios de comunicación, no efectuó monitoreo y valoración de la efectividad de las mismas, desconociendo los resultados alcanzados, así como los efectos obtenidos, respecto de la contribución para modificar el comportamiento de los actores viales.

Teniendo en cuenta el ajuste realizado al PNSV con relación a la inclusión del sistema de indicadores y los mecanismos de seguimiento y evaluación, la ANSV no cuenta con una *Matriz de Riesgos y Plan de Contingencia*, sobre los compromisos adquiridos por los 71 actores del PNSV 2011-2021, del orden nacional, territorial y de otras organizaciones; que identifique los distintos tipos de riesgos que podrían ocurrir y controles para la mitigación de las ocurrencias detectadas.

El Ministerio en el período 2011 – 2015 y la ANSV en el período 2015 – 2017, como responsables del seguimiento del PNSV en los períodos establecidos, no tienen información completa sobre la financiación del Plan por parte de los 71 tipos de actores involucrados.



Con relación al seguimiento y monitoreo de las estrategias, los planes y las acciones encaminadas a la seguridad vial del país, se observó un bajo desempeño por parte del MT y la ANSV⁵, por cuanto de 1.121 municipios, 653 no tienen control operativo, lo que representa que el 58% no cuenta con dicho control por parte de las autoridades de tránsito, careciendo de mecanismos de seguimiento y monitoreo, que propendan por el logro de las metas encaminadas a reducir la accidentalidad vial, tal como lo señala el PNSV 2011-2021

La estrategia de la política pública de implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial –PESV⁶ que involucra y pretende generar conciencia civil a los actores viales de empresas privadas y públicas para coadyuvar la misión de prevenir y reducir los accidentes de tránsito y propender por el mejoramiento de la seguridad vial del país, no ha sido efectiva. En el desarrollo de esta estrategia se han presentado algunos aspectos que dificultan el logro de los resultados esperados, como es el desconocimiento del universo de las empresas, entidades y Organizaciones que deben presentar estos planes; la falta de claridad normativa en cuanto a la expresión de empresas que “*contraten o administren conductores*”; falencias identificadas en la formulación y direccionamiento de acciones u operaciones adoptadas en los planes estratégicos, las cuales han permitido que el 99% de los planes presentados hayan sido devueltos por no cumplir los estándares solicitados.

Así mismo, los planes locales de seguridad vial- PLSV no han tenido un buen desempeño considerando el principio de eficacia, dado que no se ha alcanzado la reducción de la accidentalidad vial en todos los territorios, se desconoce por parte del Ministerio y la ANSV, los PLSV elaborados e implementados a nivel territorial. En algunos casos los comités locales de seguridad vial de los entes territoriales no han realizado formulación, implementación, seguimiento y evaluación al PLSV por falta de capacidad técnica, mientras que en otros no se han conformado estos comités.

Igualmente, los convenios suscritos por la ANSV con los entes territoriales, no han tenido un buen desempeño en cuanto a la reducción de la accidentalidad vial, puesto que algunos no se enmarcan dentro de un PLSV, y presentaron deficiencias en la ejecución, seguimiento y evaluación de las acciones, a la vez que superaron los tiempos inicialmente establecidos.

⁵ La Superintendencia de Puertos y Transporte a finales del 2016 y principio del 2017, manifestó⁵ en un estudio realizado a las secretarías de tránsito, que el 58% de los 1.121 municipios del país, es decir 653, no tienen control operativo por parte de las autoridades de tránsito.

⁶ Entidades, Organizaciones y Empresas privadas o públicas, que cuentan dentro de su inventario con más de 10 vehículos automotores a Nivel Nacional



En la distribución de recursos en los años 2015 y 2016, no se consideraron criterios relacionados con la accidentalidad vial para la asignación, así mismo se entregaron recursos superando el monto máximo establecido de acuerdo con los lineamientos de la ANSV, tal es el caso de Medellín al cual se le asignó el doble de los recursos permitidos.

La deficiente gestión de la información relacionada con la seguridad vial por parte del Ministerio de Transporte y la ANSV, dejan ver debilidades en la aplicación de los principios de eficacia y eficiencia del estado, teniendo en cuenta la importancia estratégica que tiene la consolidación de los datos relacionados con la seguridad vial y que se encuentran enmarcados dentro del PNSV; situación que no permite contar con elementos que brinden sustento a la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial, al igual que impide contar con elementos para modelar e investigar las causas y circunstancias de accidentes viales.

Muestra de ello, es el reporte de lesionados por accidentes de tránsito durante el año 2017, el cual no refleja la realidad de la problemática, pues la información, presentada por el ONSV (que tiene como base lo reportado por el Instituto Legal de Medicina Legal y Ciencias Forenses – INMLCF) es de 40.088 personas lesionadas y difiere sustancialmente de lo reportado por FESECOLDA y el Ministerio de Salud por medio del sistema de información SIRAS⁷, que corresponde a 650.264 personas, lo que deja ver una diferencia de 610.176 personas lesionadas durante mencionado año. Lo anterior puede representar un subregistro aproximado de 16 veces la cifra oficial presentada por la ANSV y permitiría inferir el desconocimiento de la totalidad de víctimas que en primera instancia son atendidas por el sistema de salud y que no llegan a tener contacto con el INMLCF por no requerir de una valoración ordenada por el sistema judicial.

Las debilidades mencionadas anteriormente se ven favorecidas en virtud de la falta de gestión de la plataforma tecnológica orientada a fortalecer institucionalmente a las áreas encargadas de gestionar, consolidar, tratar y reportar las cifras oficiales sobre seguridad vial, que para el caso es el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV, evidenciando una falta de coordinación entre las políticas de planeación y ejecución de la inversión y las

⁷ Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a Víctimas de Accidentes de tránsito

necesidades de recursos tecnológicos que tienen las áreas de gestión de la información, tanto en el Ministerio de Transporte, como de la ANSV; sin dejar de mencionar la deficiente atención que se da a las directrices establecidas por la estrategia Gobierno en Línea y que deben ser aplicadas de manera transversal en todas las entidades del estado.

Respecto a las acciones de la ANSV y del MT sobre la evasión del SOAT y de la RTM para el periodo de evaluación, se observó un grado de desempeño bajo; toda vez que si bien las entidades, participan en actividades interinstitucionales y registran actividades en materia regulatoria, como el Ministerio; sin embargo, se encontraron a diciembre de 2017 un total de 5.767.691 vehículos sin SOAT (42,6% de total inscritos el RUNT), y 5.973.056 de automotores sin la RTM (44,1% de total inscritos el RUNT); qué implica un alto riesgo de accidentalidad en las vías por vehículos que transitan sin contar con condiciones técnico mecánicas seguras y generar pasivos contingentes para el Estado al momento de atender a víctimas fatales y heridos por carecer del SOAT.

Resulta conveniente señalar que los resultados en materia de seguridad vial no son responsabilidad exclusiva del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, puesto que en el PNSV intervienen múltiples agentes y actores públicos y privados, de diferentes sectores tanto del orden Nacional como Territorial, sin embargo, los hallazgos contenidos en el presente informe apuntan a las responsabilidades y competencias de la ANSV y el Ministerio de Transporte.

En relación con los 24 hallazgos administrativos de carácter estructural, establecidos en desarrollo de esta auditoría, se realizó el traslado a la Dirección de Vigilancia Fiscal de hechos con posibles incidencias, con el fin de dar trámite ante las instancias correspondientes.

2.5. Evaluación de Riesgos y Mecanismos de Control

Riesgos inherentes y controles: Calificación 2.76, lo cual indica que el diseño y aplicación de los mecanismos de control es Ineficiente.

Lo anterior como consecuencia del Incumplimiento de las metas señaladas en el PNSV 2011-2021; el desconocimiento sobre la financiación del Plan por parte de todos los 71 actores involucrados; inconsistencia de la información y deficiente gestión de la misma; inexistencia de los consejos y comités como instrumentos de soportes para el cumplimiento de las funciones de la Agencia; escasa contribución e inoperancia de los planes estratégicos, locales y de los convenios al mejoramiento de la seguridad vial; debilidades en la articulación y coordinación por parte del Ministerio de Transporte y la ANSV, con los diferentes actores que

aparecen en el PNSV, y el bajo cumplimiento de las obligaciones de los propietarios de vehículos respecto al SOAT y la RTM.

2.6. Relación de Hallazgos y Beneficios

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron veinticuatro (24) hallazgos administrativos.

2.7. Plan de Mejoramiento

Las entidades deben suscribir un Plan de Mejoramiento, con las acciones y metas que permitan solucionar las deficiencias comunicadas durante el proceso auditor y que se describen en este informe. El Plan de Mejoramiento debe ser presentado a través del Sistema de Rendición Electrónica de la Cuenta e Informes (SIRECI), de la CGR, conforme a la Resolución 07350 de 2013, dentro de los treinta (30) días calendario, siguientes al recibo del presente informe.

Bogotá, D. C,



JULIAN EDUARDO POLANÍA POLANÍA
Contralor Delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones,
Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Aprobó: Diego Alberto Ospina Guzmán, Director de Vigilancia Fiscal
Revisó: Luis Edgar Michaels Rodríguez, Supervisor
Elaboró: Equipo Auditor

Comité Evaluación Sectorial N° 34 del 30/07/2018
Comité Evaluación Sectorial N° 36 del 06/08/2018



3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1. Objetivo Específico 1

Evaluar la eficiencia y eficacia en la coordinación, articulación, seguimiento, control y monitoreo ejecutadas por la ANSV y el Ministerio de Transporte durante el periodo 2012-2017, encaminadas a contribuir a la reducción del número de víctimas en accidentes de tránsito en el marco del PNSV.

3.1.1. Preguntas de auditoría

3.1.1.1. ¿Las estrategias y acciones implementadas por el Ministerio de Transporte y la ANSV, para la Articulación y Coordinación de actividades con los diferentes actores, relacionados con la seguridad vial, han contribuido al desarrollo del PNSV en el plazo establecido?

¿El PNSV identifica adecuadamente las actividades para cada actor de acuerdo a su rol misional?

Hallazgo 1.- Coordinación y Articulación Interinstitucional, sectorial y territorial del Plan Nacional de Seguridad Vial

El Ministerio de Transporte de acuerdo con parágrafo 1° del artículo 4° de la Ley 769 de 2002 elaboró el Plan Nacional de Seguridad Vial⁸, posteriormente el 6 de agosto de 2014, fue ajustado, estableciendo su vigencia por el periodo 2011-2021.⁹

En la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial, durante el periodo 2012 - 2017, se presentan debilidades en las actividades enfocadas a la coordinación y articulación por parte del Ministerio de Transporte y la ANSV, con los diferentes actores que aparecen en el PNSV¹⁰ en sus tres categorías, la primera propietarios de acciones, la segunda participantes y la tercera externos, que comprende los ámbitos Nacional y Territorial, al Sector Privado, las Comisiones, Consejos y

⁸ Adoptado con la Resolución 1282 de 2012.

⁹ El PNSV fue ajustado con Resolución 2273 de 2014, el cual había sido aprobado por la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, mediante sesión del 21 de julio de 2014, según acta 038.

¹⁰ En el PNSV se incluyen 71 tipos de actores.

Comités¹¹, en donde algunos de estos son mencionados en la Ley 1702 de 2013. (Ver cuadro 1).

Cuadro 1- Acciones y entidades responsables PNSV

No.	Nombre de la acción	Agente: Propietario de la acción
1	Crear e implementar un organismo o entidad ejecutora de la Política Pública de Seguridad Vial - Agencia Nacional de Seguridad Vial.	Ministerio de Transporte, Congreso de la República.
2	Diseñar e implementar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.	Ministerio de Transporte, Congreso de la República.
3	Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial.	Ministerio de Transporte, Entidades territoriales.
4	Impulsar la creación de Fiscalías especializadas en delitos que atentan contra la seguridad vial.	Ministerio de Transporte, Fiscal General de la Nación.
5	Fortalecer los Centros Reguladores de Urgencias y Emergencias a nivel nacional	Ministerio de Salud y Protección Social, Entidades Territoriales.
6	Robustecer y ampliar la cobertura de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los grupos de control vial o cuerpos de agentes de tránsito.	Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - Ministerio de Transporte - Ministerio de Defensa Nacional.
7	Impulsar la reforma al Código Penal en los delitos contra la seguridad vial.	Ministerio de Interior - Ministerio de Justicia y del Derecho - Congreso de la República.
8	Impulsar la reforma integral al Código Nacional de Tránsito.	Ministerio de Transporte - Entidades Territoriales.
9	Formular los planes locales y departamentales de Seguridad Vial.	Ministerio de Transporte - Entidades Territoriales.
10	Transformar los colegios en comunidades seguras.	Ministerio de Educación Nacional, Ministerio de Transporte, Municipios.
11	Diseñar e implementar el programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención.	Ministerio de Transporte, Centros Integrales de Atención.
12	Promover la capacitación para la Carrera de Agentes y para las Autoridades de Tránsito.	Ministerio de Educación, Policía Nacional, Ministerio de Defensa Nacional.
13	Desarrollar la titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de carga urbana, de transporte especial y monitoras.	Ministerio de Transporte Ministerio de Educación, SENA.
14	Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial.	Autoridades de Tránsito, Comité Local de Seguridad Vial (miembros permanentes).
15	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana.	Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana, Ministerio de Transporte Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Educación.
16	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos.	Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana, Ministerio de Transporte Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Educación.
17	Estructurar el programa de licencias diferenciadas.	Ministerio de Transporte - Ministerio de Educación.
18	Analizar el proceso de licenciamiento de conducción por puntos.	Ministerio de Transporte, Congreso de la República.
19	Formular e implementar planes estratégicos de seguridad vial.	Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud y Protección Social.
20	Fortalecer el programa de medicina preventiva desarrollado en terminales de transporte a las	Superintendencia de Puertos y Transporte, Terminales de Transporte Terrestre Automotor de

¹¹ Creadas con el Artículo 15 de 2013. Se crearon los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia: Comisiones Interministeriales, Consejo Territorial de Seguridad Vial, Comité Operativo.



No.	Nombre de la acción	Agente: Propietario de la acción
	empresas de transporte de pasajeros por carretera.	Pasajeros.
21	Fortalecer la capacidad instalada en la atención prehospitalaria.	Ministerio de Salud y Protección Social. Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.
22	Crear el número único de emergencias y otros mecanismos de acceso a los sistemas de emergencia.	Ministerio del Interior y Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.
23	Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.	Nueva institucionalidad: Agencia Nacional de Seguridad Vial 6. Agente: Participante de la acción.
24	Promover la participación de asociaciones de víctimas.	Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Salud y Protección Social, Autoridades de Tránsito.
25	Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentados de tránsito.	Ministerio de Salud y Protección Social, Instituto Nacional de Salud.
26	Definir los estándares que debe cumplir la infraestructura en términos de seguridad vial y la reglamentación necesaria.	Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Infraestructura Instituto Nacional de Vías.
27	Promover la inclusión de acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura, en los planes de desarrollo, en los instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y en los planes de movilidad.	Entidades Territoriales, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Vivienda.
28	Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclovías accesibles y seguros.	Entidades territoriales.
29	Modernizar y ampliar integralmente el sistema de semaforización, y mejorar e incrementar el sistema de señalización.	Entidades territoriales.
30	Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos de accidentalidad.	Entidades Territoriales, Ministerio de Transporte.
31	Formular e implementar el plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial.	Entidades Territoriales, Ministerio de Transporte.
32	Impulsar la armonización con la normatividad internacional y formular la reglamentación de los "agentes de la cadena de mantenimiento de automotores"	Superintendencia de Industria y comercio, Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, Superintendencia de Transporte y Ministerio de Transporte.
33	Implementar un sistema de administración de flotas para el servicio público.	Ministerio de Transporte y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
34	Reglamentar la retrorreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar.	Ministerio de Transporte y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
35	Optimizar al proceso de revisión técnico-mecánica de automóviles.	Ministerio de Transporte Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Fuente: Plan Nacional de Seguridad Vial

Adicionalmente el grupo especializado realizado por la CGR con la Academia¹² sobre el tema de seguridad vial, también comparte dicha deficiencia. La anterior debilidad se debe a que ni el Ministerio de Transporte ni la ANSV diseñaron estrategias, instrumentos y acciones de cohesión y armonización nacionales, territoriales, sectoriales e intersectoriales, que incluya la individualización de responsabilidades institucionales concretas e integración de metas, distribución y

¹² Realizado en las Instalaciones de la CGR, el día 22 de mayo de 2018, con la participación de las Universidades: Pedagógica y Tecnológica de Colombia, y de San Mateo.



asignación de tareas y recursos, para los diferentes agentes participantes en el Plan Nacional de Seguridad Vial, así como el intercambio de información confiable y oportuna.

Lo anterior, afecta los principios de eficacia y eficiencia del control fiscal, en la implementación de los Pilares y Acciones del PNSV, en cuanto a la coordinación y articulación en el Orden Nacional por parte del Ministerio de Transporte, la ANSV DNP, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la DITRA, el INVIAS, la ANI, y en el Orden Territorial los Organismos de Tránsito, entre otros, considerando:

- La función del Viceministro de Transporte¹³, consiste en *“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”*. También: *“Coordinar las relaciones del Ministerio con las entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte”*.
- Según la Ley 1702 de 2013¹⁴, la Agencia tiene como Objeto: *“la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país”*. Adicionalmente es la encargada de *“Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial”*. Así como *“Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial”*.
- El DNP, tiene como objetivos fundamentales: *“la coordinación y diseño de políticas públicas y del presupuesto de los recursos de inversión, la articulación entre la planeación de las entidades del gobierno nacional y los demás niveles de gobierno; la preparación, el seguimiento de la ejecución y la evaluación de resultados de las políticas, planes, programas y proyectos del sector público, así como realizar en forma permanente el seguimiento de la economía nacional e internacional y proponer los estudios, planes, programas, y proyectos para avanzar en el desarrollo económico, social, institucional y ambiental, y promover la convergencia regional del país”*¹⁵.

¹³ Artículo 13 del Decreto 87 de 2011, mediante el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte.

¹⁴ Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

¹⁵ Decreto 1832 de 2012, por el cual se modifica la estructura del DNP.



- Además en el PNSV se expone:” Coherente con el mandato constitucional y legal del Estado de “garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”, se establece como cabeza de dicha política al Ministerio de Transporte lo que “implicará una articulación institucional a nivel público y privado” (Departamento Nacional de Planeación, 2011).”¹⁶

Además, se recopilaron evidencias en 9 entidades participantes en el PNSV que reconocen la dificultad para cumplir con las obligaciones establecidas, tal es el caso del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías - Invías, Federación Colombiana de Municipios (Entidad que administra el Sistema de Información de Multas e Infracciones de Tránsito - SIMIT), Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - MinCIT, Ministerio de Interior, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres - UNGRD y, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (Ver Cuadro 2).

Cuadro 2. Pronunciamientos Entidades del Orden Nacional sobre el PNSV

Entidad	Oficio y fecha	Observación
Ministerio de Transporte	Radicado MT No. 28183000043381 del 13 de febrero de 2018.	<i>“Se considera que una de las posibles dificultades en la ejecución de las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial es la articulación Interinstitucional en las que aparecen varias entidades con diferentes competencias misionales, situación que puede generar mayores tiempos en el desarrollo de cada acción”</i>
	Radicado MT No. 20183000179521 del 9 de mayo de 2018.	<i>“Se considera que una de las posibles dificultades en la ejecución de las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial es la articulación interinstitucional en las que aparecen varias entidades con diferentes competencias misionales, situación que pudo haber generado mayores tiempos en el desarrollo de cada acción”; De otro lado es pertinente precisar que otra de las posibles dificultades es la misma programación de las acciones, pues desde la misma formulación del Plan 2011-2016, existieron dificultades dadas las debilidades encontradas y comentadas por diversos actores y agentes públicos en la vigencia 2012. Entre las observaciones se señala la necesidad de ampliar el periodo de referencia dado que se había propuesto a muy corto plazo hasta el año 2016 y varias de las acciones a realizar tienen una vigencia mayor. De esta manera el Plan 2011-2021 se presenta como un plan a mediano plazo, que compromete más de un periodo de gobierno y que permite hacer propuestas estratégicas de mayor alcance, para el cumplimiento de sus objetivos”.</i>
Invías	Oficio OCI 6593 de febrero 15 de 2018.	Esta entidad indica: <i>“es preciso señalar que el Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV, fue concebido cuando no había iniciado labores la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV, razón por la cual, respetuosamente considero que es a dicha Agencia a quien compete por orden de sus funciones, liderar el asunto en comento como propietario directo del mismo, presentado sus recomendaciones ante el Ministerio de Transporte para su reglamentación y adopción en el Territorio Nacional”</i> y agrega <i>“Lo anterior en razón al campo de acción que tiene el Instituto Nacional de Vías, sobre una parte de la Red Vial Nacional de primero, segundo y tercer orden, lo que además tiene como actores principales a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA- ANI, a los DEPARTAMENTOS y a los MUNICIPIOS, dentro de sus respectivas competencias, situación que imposibilitaría a esta Entidad fungir como propietario de una acción que a la postre tendrá como ejecutores a varios Entes Nacionales y Territoriales, cada uno de ellos con autonomía administrativa y patrimonio independiente.”</i>

¹⁶ Numeral 2.4 situación de la institucionalidad en Colombia Frente a la seguridad vial del Plan Nacional de Seguridad Vial- pagina 49.

Entidad	Oficio y fecha	Observación
SIMIT	Oficio con radicación S2018-00 1855 2018-02-12	"Lograr una mayor sinergia entre la Dirección Nacional Simit y demás actores institucionales de la seguridad vial nacional".
Ministerio de Salud	Oficio con radicación 201821300145951 del 9 de febrero de 218.	"Reconocer a nivel intersectorial la importancia de desarrollar acciones desde la Promoción y la Prevención de los incidentes viales con una ruta clara de acciones conjuntas entre diferentes entidades del orden nacional y territorial y no enmarcar exclusivamente al sector salud en acciones de Atención de víctimas" y "Dinamizar las mesas intersectoriales definidas en el PV, reconociendo los espacios adelantados por todos los sectores involucrados en el marco de los incidentes viales..." "Definición de actores claves que deben participar en la mesa intersectorial con compromisos y alcance claros de cada actor, definidos en un plan de acción concertado y avalado a nivel directivo de cada entidad para garantizar la continuidad del proceso."
Ministerio de Educación	Oficio con radicación 2018 EE 025267 del 15 de febrero 2018	"Se requiere fortalecer en trabajo articulado en temas de promoción de la seguridad en los entornos escolares contando con los actores que hacen parte del Consejo directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial".
	Oficio con radicación 2018 EE 072518 del 11 de mayo de 2018	"... [la] obligación de formular lineamientos de bienestar universitarios para la prevención vial, prevista en el [PNSV], [existe] una imposibilidad de orden constitucional para formular dichos lineamientos, toda vez que el art. 69 de la [CN] garantiza la autonomía universitaria, la cual es desarrollada mediante los art. 28 y 29 de la Ley 30 de 199 ..."
MinCIT	Oficio 2-2018-002667 Ref. F-2018-001677.	"Al tratarse de acciones que convocan como propietarios y responsables a distintos sectores, los cuales difieren en competencias y mandatos, la coordinación y articulación intersectorial se muestra como los principales retos para una estrategia efectiva en las acciones de seguridad vial".
	Oficio sin fecha	"En el PNSV se distinguen pilares estratégicos con programas y acciones en la misma línea, y se establece un buen número de agentes (propietarios y participantes) y actores de las mismas. Así en el PNSV se requieren diferentes sectores, los cuales difieren en competencias y mandatos, razón por la que se dificulta una adecuada articulación intersectorial, que conlleve a acciones efectivas en temas de seguridad vial"
Min. Interior	Oficio OFI18-5167-SSC-3110 del 16 de febrero de 2018	"... Acorde con las competencias de este Ministerio ... [Dec.] 2893 de 2011, el papel específico ... en Materia Legislativa se encuentra definido en el [num.] 13 del [art.] 12 ... [num.] 8 del [art.] 6 ... [art.] 20 ... Motivo por el cual, ... ponemos a su consideración levantar la condición de PROPIETARIO DE LA ACCION ..."
UNGRD	Oficio 2018EE01547 del 15 de febrero de 2018	Conforme a lo establecido en la Ley 1438 de 2011 (art. 67); "el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Salud y Protección Social atiende entonces la necesidad de fortalecer la atención prehospitalaria y de diseñar y desarrollar un Sistema de Emergencias Médicas". La UNGRD conforme a su objeto y funciones (Ley 1523 de 2012 y Dec. 4147 de 2011) "no tiene ningún tipo de competencias para actuar ... ejecutar acciones en las cuales aparece como responsable dentro del [PNSV]"
Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses	Oficio No.746-SSF-2018 del 11 de mayo de 2018	"la desarticulación de todas las entidades del Estado frente a la problemática, este obstáculo se podría subsanar, si dentro del PNSV se establece una hoja de ruta concertada con todos los actores de seguridad vial, enfocada en las necesidades de la problemática colombiana y que sea comunicada al país de manera clara y oportuna".

Fuente: Respuestas dadas por los actores citados a las solicitudes de información de la CGR.

Así mismo, el mandato de coordinación se encuentra en cabeza de entidades como la ANSV, el Viceministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación - DNP, de acuerdo con las funciones referidas anteriormente.

En el PNSV elaborado por el Ministerio de Transporte, ente que inició su ejecución hasta la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se incluyeron múltiples tareas asignadas a ésta última entidad, en materia de Coordinación y Articulación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas



de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional; sin bien la ley 1702 de 2013¹⁷ creó como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia algunas Comisiones, Consejos y Comités¹⁸, éstos no están operando. De igual manera, se observa que la ANSV no tiene la capacidad legal ni institucional, ni posee el estatus, la jerarquía y la visión necesarias; que le permita exigir a otros organismos (del nivel nacional y territorial) el cumplimiento de las tareas descritas en el PNSV; lo cual pone en riesgo la efectividad del sistema.

De igual manera el PNSV¹⁹ formula numerosas acciones intersectoriales e interinstitucionales muy generales, con programas, agentes propietarios, participantes y colaboradores externos, para la mayoría de ellas²⁰; se destaca que en 35 acciones del plan participan diferentes entidades de varios sectores, así como del nivel nacional y territorial (ver cuadro 3); sin embargo, no tiene un plan de acción acordado, que determine los roles y estrategias a seguir para cada participante; defina los plazos para su realización y precise los recursos necesarios para su ejecución; asigne las actividades y el alcance de las tareas que debe cumplir cada organización, sobre todo para los casos en que diferentes entes de diversos sectores y niveles del estado, figuran como propietarios de acciones en el Plan; tampoco cuenta con criterios unificados para la ejecución y seguimiento de los objetivos y metas planteadas en materia de seguridad vial.

Es importante indicar que dentro del Estado Colombiano no existe una instancia u organismo superior de coordinación y articulación gubernamental, de carácter vinculante que vele por el cumplimiento de las metas de disminución de la accidentalidad vial de acuerdo al PNSV, exigiendo la observancia de los compromisos adquiridos²¹, tampoco se tienen comités de coordinación

¹⁷ Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial.

¹⁸ Entre los que se destacan: Comisiones Interministeriales, Consejo Territorial, Comité Operativo, Consejo Consultivo de Seguridad Vial.

¹⁹ La ANSV, según los artículos 9 y 5 de la Ley 1702 de 2013, tiene dentro de sus funciones: Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años, y será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

²⁰ En el PNSV en 3 acciones define los participantes ni los colaboradores externos y en 18 no establece los colaboradores externos.

²¹ A nivel internacional se resalta el caso de Chile, donde se asignó al Ministerio de la Presidencia un mayor protagonismo canalizando a través del empoderamiento de la División de Coordinación Interministerial (DCI) y de la creación de una Unidad Presidencial de Gestión de Cumplimiento (UPGC) o Delibera Unir. Fundamentada en la planificación de la acción gubernamental o de apoyo estratégico para dar coherencia a la gestión programática, el principal aporte de la DCI-UPGC consistió en aterrizar las prioridades a metas e indicadores evaluables con métodos de verificación apropiados para cada eje y en contribuir a una mejor vinculación entre el plan y el presupuesto, de modo que el presupuesto siga al plan y no al revés. De acuerdo con la OCDE (2004), el término Centro de Gobierno abarca a la institución o al grupo de instituciones que provee un apoyo y asesoramiento directo a la máxima autoridad POLITICA en la cumbre del Poder Ejecutivo y al Consejo de Ministros.

intersectoriales que reúnan a representantes de diferentes sectores del gobierno con responsabilidades en el mejoramiento de la seguridad vial.²²

Parte de la situación descrita fue observada en los EUA²³ por la GAO (2016) en su evaluación sobre la *Ley de Modernización de 2010 (GPRAModernization Act of 2010 – GPRAMA)*²⁴; encontrando dificultades en la coordinación Inter-Agencias para el desarrollo del proyecto (desempeño y objetivos), junto con deficiencias la periodicidad y frecuencia del seguimiento al mismo.

Se señala además que en el documento que contiene las “Memorias de la Reforma de la Administración Pública de Colombia 2011. Referentes internacionales y temas relacionados, se menciona: *“Quizás el mecanismo más socorrido para preservar las premisas esenciales de las agencias y liberar su creatividad en pro de la eficacia y la eficiencia administrativas, al mismo tiempo que se aseguran la cohesión y los valores comunes de la administración y las metas prioritarias de cada gobierno, ha consistido en el fortalecimiento del llamado “centro de gobierno” o “agencias centrales”²⁵. En los países presidenciales el “centro de gobierno” consiste generalmente del presidente y 3-4 ministerios o departamentos que toman políticas para todos los sectores de la administración, incluidos usualmente hacienda, planeación e interior o sus equivalentes²⁶.*

Como referente internacional se cita también a la OCDE²⁷ que señala: *“los ministerios, que son responsables políticos de los aportes del sector a las metas*

²² El vacío que llenan crecientemente los llamados “centros de gobierno”, tales como los que se vienen fortaleciendo en los países latinoamericanos. Los llamados “centros de gobierno” vienen desarrollándose desde hace más de una década en los países de la OCDE, particularmente los más avanzados en materia de gestión. Sucede que entre más avanza la especialización y la diversificación de la administración pública más se fragmenta la maquinaria de gobierno y mayor es la propensión a crear silos o islotes auto-referidos y relativamente desconectados de las prioridades de gobierno y las demandas más sentidas de los ciudadanos. Por ello, hoy los países de la OCDE aceptan esta paradoja aparente: para que se dé una especialización eficaz y eficiente se requiere de coordinación central; no es posible avanzar la una sin la otra. Para referencia a loss pauses de la OCDE, ver Bouckaert, G., Peters, B. G. y Verhoest, K. (2010) *The Coordination of Public Organizations – Shifting Patterns of Public Management*. Palgrave-Macmillan, Londres. Verhoest, K. et al, (2010) *Autonomy and Control of State Agencies – Comparing States and Agencies*. COST- Public Sector Organizations. Palgrave Macmillan. Londres. Para referencia a los desarrollos en América Latina, ver IDB (2014) “Governing to deliver – Reinventing government in Latin America and the Caribbean”, por M. Alessandro, M. La Fuente y C. Santiso. Washington, D.C.

²³ Estados Unidos de América.

²⁴ U.S. Government Accountability Office (GAO) – Oficina de Contabilidad del Gobierno de los EUA – [Internet: <https://www.gao.gov/assets/680/677368.pdf>].

²⁵ Siguiendo el Glosario incluido en el Apéndice No. 1, “Agencias Centrales” son aquellas organizaciones de la rama ejecutiva que coordinan y guían las actividades de los ministerios y las agencias operativas o de línea. Aunque las prácticas varían considerablemente de país a país, el Centro de Gobierno incluye generalmente el Ministerio de Hacienda, los departamentos administrativos de la Presidencia y de Planeación, que asisten generalmente al Presidente y al Consejo de Ministros en la formulación y la coordinación de las políticas (en Colombia Presidencia y DNP), la entidad responsable de la gestión del recurso humano dentro del sector público (DASC y DAFP en Colombia) y, para ciertos temas, el Ministerio del Interior. También, en el caso de Europa, el ministerio de Relaciones Exteriores para temas de política pública que tienen que ver con la integración europea.

²⁶ Tomados de: F. Rojas (enero 2013) “Memorias de la Reforma de la Administración Pública de Colombia 2011. Referentes internacionales y temas relacionados.

²⁷ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).



*centrales de cada administración, y las agencias ejecutoras, que son técnicamente responsables de ejecutar las políticas gubernamentales*²⁸.

Así mismo, el sector transporte carece de una herramienta o estructura de control, con una batería de indicadores, cuyo seguimiento y evaluación periódica permita determinar el avance y logros de la Implementación del PNSV²⁹.

Lo anterior incide en:

- El incumplimiento de los objetivos y metas trazados en el Plan Nacional de Seguridad Vial, en cuanto a la disminución de la accidentalidad vial del país.
- La dificultad en el desempeño institucional de la ANSV³⁰ y el Ministerio de Transporte³¹.
- La deficiente o inadecuada integración de instituciones y agentes participantes en el Plan,
- La programación de objetivos que pudieran resultar contradictorios
- La adopción de metas inconsistentes o con horizontes de tiempo incompatibles.
- La duplicidad o dispersión de esfuerzos,
- El uso ineficiente de los recursos asignados para disminuir dicha problemática

Es de anotar que la problemática descrita, limita y dificulta el logro de las metas y objetivos programados en el PNSV.

La ANSV respecto de esta deficiencia, precisa que si bien el compendio de normas los faculta para realizar una coordinación, seguimiento y evaluación al cumplimiento de la política de seguridad vial, carecen de una herramienta para exigir a otros organismos de nivel nacional y territorial el cumplimiento de las tareas descritas en el PNSV³².

²⁸ La formulación de Políticas en OCDE: Ideas para América Latina-página 10.

²⁹ En la Administración moderna se utilizan para la planeación estratégica, y con el fin de tener información en tiempo real y accesible, para el monitoreo del cumplimiento de objetivos y metas, herramientas como Tableros e Control, Cuadros de Mando Integral (CMI) o Tableros de Comando.

³⁰ Que según el numeral 1.3 del artículo 9 de la ley 1702 de 2013, la Agencia debe: *“Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.”*

³¹ El Ministerio de Transporte creó en el año 2010, un Viceministerio de Transporte que tiene dentro de sus funciones el liderazgo y coordinación de la Política Nacional de Seguridad Vial.

³² Oficio de la ANSV con radicado 20181800014821, respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones preliminares.



Hallazgo 2.- Colectivos vulnerables en accidentes de tránsito

Ley 1702 de 2013³³ establece como función de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; “Definir una estrategia, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo”³⁴.

Sin embargo, las acciones ejecutadas, orientadas a la disminución de la accidentalidad para los colectivos más vulnerables, como son los Peatones, Motociclistas y Ciclistas, no han sido efectivas, puesto que estos grupos para el 2017 representaron más del 80% del total de fallecidos en incidentes viales, mientras que para los cinco periodos anteriores mostraron una cifra cercana al 70%, evidenciando que las acciones emprendidas han resultado insuficientes para lograr reducciones en el número de víctimas fatales. (Ver cuadro 3).

Cuadro 3- Cifras accidentalidad peatones, motociclistas y ciclistas

Detalle	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Peatón	1785	1820	1755	1824	1858	1718
Motociclista	2327	2180	2314	2677	3095	
Acompañante motociclista	254	574	595	593	664	
Pasajero/Acompañante	890	608	609	546	551	
Conductor	386	611	520	338	392	
Ciclista	279	310	330	376	371	
Acompañante Bicicleta	21	4	13	5	8	
Sin Información	194	104	216	472	219	323
Usuario Motociclista (Conductor y pasajero)						3198
Usuario de Vehículo (Conductor y pasajero)						881
Usuario de Bicicleta(Ciclista y acompañante)						339
Total	6136	6211	6352	6831	7158	6459

³³ Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

³⁴ Una estrategia se compone de una serie de acciones planificadas que ayudan a tomar decisiones y a conseguir los mejores resultados posibles.



Detalle	2012	2013	2014	2015	2016	2017
GRUPO peatones motociclistas y ciclistas	4391	4310	4399	4877	5324	5255
Porcentaje grupo vulnerable respecto el total	72%	69%	69%	71%	74%	81%

Fuente: Cifras Observatorio ANSV.

Los altos niveles de accidentes viales de estos grupos vulnerables afectan de manera sustancial al país, puesto que ocasionan pérdidas humanas y económicas, con un impacto social y moral significativo.

Adicionalmente, de acuerdo con la información reportada por el Observatorio de la ANSV³⁵, sólo el 22% de los accidentes con fallecidos tienen identificadas las posibles causas del accidente, no obstante que el Manual para el diligenciamiento del formato del Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT, establece que "los Organismos de Tránsito y el Gobierno Nacional por intermedio del Ministerio de Transporte precisen las causas de la accidentalidad"³⁶. Según cifras del Observatorio de la ANSV durante el 2017 se presentaron 6.459 víctimas fatales.

Entre las causas más frecuentes de accidentes que se tienen registradas, se destacan el comportamiento humano, en cuanto a exceso de velocidad, violación de normas de tránsito, embriaguez (alcohólica y no alcohólica), violación de normas de tránsito (peatones). (Ver cuadro 4).

Cuadro 4- Causas de accidentes con fallecidos y lesionados valorados por INMLCF, 2017(p)

Causas probables del accidente	Numero
Exceso de velocidad	578
Violación otras normas de transito	397
Embriaguez (alcohólica y no alcohólica)	128
Violación otras normas de tránsito (peatones)	116
Posibles fallas mecanas	79
Malas condiciones en las vías	63

³⁵ Información reportada en la Página WEB de la ANSV sobre víctimas fallecidas y lesionadas valoradas por INMLCF, 2017 (p).

³⁶ Manual para el diligenciamiento del formato del informe policial de accidentes de tránsito adoptado según resolución 004040 del 28 de diciembre de 2004 modificada por la resolución 1814 del 13 de julio de 2005. Ministerio de Transporte - Dirección de Tránsito y Transporte - Subdirección de Tránsito - adicionalmente en este se establece. "se debe registrar obligatoriamente al menos una causa".



Causas probables del accidente	Numero
Contravía	39
Malas condiciones ambientales	17
Irrespeto de los semáforos	6
Autolesión involuntaria(Accidente)	3

Fuente: Página WEB de la ANSV sobre víctimas fallecidas y lesionadas valoradas por INMLCF, 2017 (p).

El artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre³⁷ en relación con las normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos establece que: *“No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar”*. Sin embargo, es frecuente observar a diario motociclistas con avance en zigzag, entre automóviles y adelantado por el lado derecho; para el caso de los ciclistas es usual que circulen por las vías vehiculares, no obstante, la existencia de ciclo rutas paralelas; dichos comportamientos riesgosos impactan las cifras de accidentalidad; sin que se tomen los correctivos del caso o se fortalezcan las campañas de sensibilización y/o prevención.

En consecuencia, se desconoce el origen de la gran mayoría de siniestros con víctimas fatales, aspecto que dificulta reorientar o fortalecer las acciones gubernamentales encaminadas a solucionar o mitigar el problema de la accidentalidad vial en el País, sin que se observen gestiones efectivas de la ANSV, conducentes a solucionar dicha problemática.

Es de anotar que el PNSV, solo incluye para el caso de peatones el *“Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclovías accesibles y seguros”*. Para motos contempla: *“Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país. “Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista.” Y finalmente:” Formular e implementar el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas, y ciclistas”*.

Al respecto la Agencia reportó las actividades realizadas a partir de la vigencia 2017, consistentes en:

- Finalización del Reglamento Técnico de cascos para motociclistas que fue enviado al Ministerio de Transporte el Estudio Técnico, junto con el

³⁷ Ley 769 de 2002.



correspondiente proyecto de resolución, también se terminó el estudio técnico de cascos para ciclistas³⁸.

- Contratación en septiembre de 2017 de una consultoría, fruto de la cual dispone de un documento con la definición de 45 medidas con un cronograma de implementación en un horizonte de cinco años, que está en proceso de revisión³⁹.
- Además, precisa algunos avances en la gestión técnica y reglamentaria para motociclistas en el encendido automático de las luces de día y reglamentación de luces para motocicletas; Bandas reflectantes en el contorno de las cajas de los camiones; Reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas. Para Biciusuarios, la Agencia indica algunos desarrollos en Iluminación bicicletas, triciclos, bicicletas asistidas y triciclos asistidos y características técnicas de los requisitos de seguridad y prestaciones de cascos para usuarios.

La continuidad en las altas cifras de accidentalidad en los Colectivos vulnerables en accidentes de tránsito, indican que no se ha dado respuesta efectiva a esta problemática, lo que redundaría en ahorros importantes en los costos financieros por las lesiones y víctimas fatales. En este sentido, se observa falta de oportunidad en la implementación de acciones estructurales para intervenir la problemática; adicionalmente, las acciones emprendidas (en su mayoría regulatorias), si bien están orientadas a solucionar el problema, no apuntan a intervenir las posibles causas de accidentes identificadas para este colectivo vulnerable.

Hallazgo 3.- Plan de Acción ANSV

La Ley 152 de 1994 ordena que todas las entidades públicas prepararen su correspondiente plan de acción. La ANSV para la vigencia 2017 contó con un plan de acción, sin embargo, no está alineado con los pilares estratégicos, programas y acciones del PNSV 2011 – 2021, no define objetivos claros, concisos y medibles; tampoco objetivos específicos, estrategias y tareas que se seguirán para su cumplimiento, con periodos específicos de realización, así como los responsables de las mismas.

Adicionalmente, en el plan de acción 2017 de la Agencia, se plantearon acciones

³⁸ Informe de Gestión 2017 de la ANSV.

³⁹ Oficio de la ANSV con radicado 20181800014821, respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones preliminares.



para algunos objetivos, que no guardan ninguna relación con éstos. En consecuencia, mediante su ejecución no se cumplen los objetivos estratégicos programados; de igual manera los Productos esperados para ciertos objetivos no tienen ninguna correspondencia con la acciones acometidas; en el mismo sentido para el plan de acción de la vigencia 2018, se encontraron deficiencias como: el producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; o el indicador⁴⁰ y la fórmula del indicador son iguales⁴¹. Situación que evidencia deficiencias en el diseño de los mecanismos de planeación, seguimiento y monitoreo en el proceso de elaboración de dicho plan. (Ver cuadros 5 y 6). (Ver Anexo 2).

Cuadro 5- Objetivos y acciones Plan de Acción 2017 ANSV

PILAR DEL PNSV	OBJETIVO ESTRATEGICO	ACCIONES
Comportamiento Humano	Promover la adopción de los lineamientos técnicos que permitan expedir la normativa para vehículos y la infraestructura.	Transformación de los Colegios en Comunidades Seguras.
	Fortalecer los sistemas de información y la generación de conocimiento sobre la seguridad vial en Colombia.	Estudios para el Análisis del Comportamiento y Factores que Inciden en el Ecosistema de la Seguridad Vial.
Infraestructura	Fortalecer la Capacidad Institucional de las Autoridades de Tránsito.	Fortalecimiento de la Señalización para la Seguridad Vial en los Entes Territoriales.
	Promover la adopción de los lineamientos técnicos que permitan expedir la normativa para vehículos y la infraestructura.	Auditorías de Seguridad Vial Inventario Unificado de Señalización de Colombia.
Vehículos.	Fortalecer la Capacidad Institucional de las Autoridades de Tránsito.	Estudio y Diagnostico de la Seguridad Vial en los Sistemas Masivos de Transporte.

Fuente: Plan de acción ANSV vigencia 2017, remitido con oficio radicado 20181800009231, del 11 de mayo de 2018, suscrito por el Secretario General de la ANSV.

⁴⁰ Un indicador es una representación (cuantitativa preferiblemente) establecida mediante la relación entre dos o más variables, a partir de la cual se registra, procesa y presenta información relevante con el fin de medir el avance o retroceso en el logro de un determinado objetivo en un periodo de tiempo determinado, ésta debe ser verificable objetivamente, la cual al ser comparada con algún nivel de referencia (denominada línea base) puede estar señalando una desviación sobre la cual se pueden implementar acciones correctivas o preventivas según el caso- Guía para la construcción y análisis de Indicadores de Gestión- Departamento Administrativo de la Función Pública.

⁴¹ Los indicadores de gestión cobran gran importancia para la mejora del desempeño institucional, debido a la capacidad de generar información objetiva en torno al avance de la ejecución de los diferentes planes, programas y proyectos-. Guía para la construcción y análisis de Indicadores de Gestión- Departamento Administrativo de la Función Pública.

Cuadro 6- Objetivos y Productos Plan de Acción 2017 ANSV

OBJETIVO	PRODUCTOS
Fortalecer los sistemas de información y la generación de conocimiento sobre la seguridad vial en Colombia.	Estudios e Investigaciones.
Fortalecer la Capacidad Institucional de las Autoridades de Tránsito.	Entidades beneficiadas.
	Informe sobre muertes y lesiones por accidentes de tránsito.
Fortalecer el estudio y la investigación de los accidentes, así como la atención a víctimas de accidentes.	Accidentes de tránsito con víctimas fatales investigados.
	Víctimas atendidas.

Fuente: Plan de acción ANSV vigencia 2017, remitido con oficio radicado 20181800009231, del 11 de mayo de 2018, suscrito por el Secretario General de la ANSV.

Por ende, se carece de una herramienta o instrumento que trace la ruta que se debe seguir para el logro de los objetivos propios de la ANSV y que facilite la evaluación del avance de las actividades programadas para el cumplimiento de las metas del PNSV.

Hallazgo 4.- Campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial

La ANSV tiene entre sus funciones:” *Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país*”⁴², adicionalmente el artículo 17 de la Ley 1702 de 2013 establece que las mismas serán objeto de seguimiento y evaluación de impacto por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV⁴³.

La Agencia durante el 2017 ejecutó diferentes campañas de prevención, sensibilización e información en diversos medios de comunicación como televisión, periódicos, emisoras, redes sociales, vallas y presencia de eventos, entre otros, sin embargo, no realizó monitoreo y valoración de la eficacia de las mismas, en consecuencia se desconocen los resultados y efectos obtenidos, en cuanto a la contribución de modificar el comportamiento de los actores de la

⁴² Artículo 9, ley 1702 de 2013.

⁴³ Ley 1702 de 2013, Artículo 17. Seguimiento a efectividad de campañas. Las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial, los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección, previstos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias a desarrollar, serán objeto de seguimiento y evaluación de impacto por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para determinar su eficacia y/o necesidad de ajuste por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).



seguridad vial, así como del impacto logrado en el mejoramiento de dicha problemática, reconocida por la propia ANSV al manifestar que: *"no obstante se requiere hacer una evaluación rigurosa del impacto que tiene cada una de estas acciones en el número de víctimas fatales y lesionados asociados a los siniestros viales"*⁴⁴.

Situación que denota deficiencias en los mecanismos de seguimiento y monitoreo, lo cual dificulta aplicar los correctivos necesarios de manera oportuna, por ende, se desconoce la contribución real de las campañas al cumplimiento de los objetivos y metas del PNSV.

La ANSV en su respuesta hace referencia en la respuesta a los receptores de las campañas y no al impacto de las mismas.

3.1.1.2. ¿La ANSV y el Ministerio de Transporte han realizado Monitoreo y Seguimiento al PNSV, y a los recursos asignados, con el fin de determinar el desempeño por parte de los diferentes actores participantes?

Hallazgo 5. – Monitoreo a Municipios sin control operativo

Teniendo en cuenta la Ley 1702 de 2013, artículo 3° donde la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV, "tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país..."⁴⁵, y como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial; adicionalmente el PNSV contempla como acción: "Robustecer y ampliar la cobertura de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los grupos de control vial o cuerpos de agentes de tránsito"⁴⁶, se observa un bajo desempeño por parte del Ministerio de Transporte⁴⁷ y de la ANSV⁴⁸, en cuanto al seguimiento y monitoreo de las estrategias, los planes y las acciones encaminadas a la seguridad vial del país, como también en la coordinación de los organismos, entidades públicas y privadas comprometidas con el tema.

⁴⁴ Oficio con radicado 20181800009311 del 11 de mayo, suscrito por el Secretario General de la ANSV.

⁴⁵ "Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional"

⁴⁶ Teniendo como agentes propietarios: Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional-Ministerio de Transporte-Ministerio de Defensa Nacional.

⁴⁷ Ministerio de Transporte periodo 2012-2015

⁴⁸ ANSV periodo 2015- 2017



La Superintendencia de Puertos y Transporte a finales del 2016 y principio del 2017, manifestó⁴⁹ en un estudio realizado a las secretarías de tránsito, que 653 de los 1.121 municipios del país, es decir 58%, no tienen control operativo por parte de las autoridades de tránsito, tal es el caso de Antioquia con 45 municipios sin control, de los 125, es decir el 36% carecen de control; y en Boyacá⁵⁰ con 100 municipios sin control, de los 123, es decir el 81% carecen de control operativo (Ver Cuadro 7).

Cuadro 7. Municipios sin Control Operativo

No.	Departamento	Números Municipios	Municipios Sin Control	%
1	Boyacá	123	100	81
2	Antioquia	125	45	36
3	Santander	87	65	75
4	Nariño	64	50	78
5	Bolívar	46	35	76
6	Norte de Santander	40	32	80
7	Tolima	47	29	62
8	Chocó	30	28	93
	Subtotal	562	384	
	Otros	559	269	
	TOTAL	1.121	653	58%

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte (2018).

Así mismo según respuesta de la DITRA⁵¹, “La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en la actualidad cuenta con 70 convenios interadministrativos de tránsito urbano suscritos, para un total en cobertura de 248 municipios que cuenta con presencia de la Policía Nacional como autoridad de tránsito, es decir, que de 1.103 municipios del país, tan solo se cuenta con el 22,4% de la cobertura exclusiva de la Policía Nacional y otro 2,5% (28) municipios más cuentan con convenio mixto (DITRA-GUARDAS DE TRANSITO), lo que significa que el 75% de las áreas urbanas del país se encuentran sin cobertura de la Dirección de Tránsito y Transporte...”.

De acuerdo a lo manifestado por la Academia⁵², según el Código de Tránsito, en los departamentos y municipios, las autoridades de tránsito son en su orden los

⁴⁹ Link Superpuertos-comportamiento de concesiones, OT. Municipios sin control...

⁵⁰ Respuesta oficio 20181800009641. Mayo 16 de 2018.

⁵¹ Oficio S-2018/DITRA –PLANE-19 del 15 de mayo de 2018.

⁵² El 22 de mayo de 2018, con la participación de las Universidades Pedagógica y Tecnológica de Colombia, y de San Mateo y quienes al respecto señalaron: El Departamento de Boyacá tiene 123 municipios y solo cuenta con 7 organismos de tránsito más el correspondiente al departamento. En los 116 municipios que no lo tienen, esta labor está en cabeza de

Gobernadores y los Alcaldes, pero en muchos casos ellos no están preparados para asumir dicha función.

Ante las situaciones anteriores, ni el Ministerio de Transporte ni la ANSV⁵³, contaron con mecanismos de seguimiento y monitoreo que permitan propender por el logro de las metas encaminadas a reducir la accidentalidad vial en el país, tal como lo señala el PNSV 2011-2021, toda vez que "...las competencias de los diferentes órganos de las entidades territoriales y del orden nacional no son excluyentes, sino que coexisten y son dependientes entre sí para alcanzar el fin estatal"⁵⁴.

Hallazgo 6.- Cumplimiento de las metas y seguimiento de Indicadores del Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2011-2021

El Ministerio de Transporte como ente rector del sector transporte⁵⁵ y la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV⁵⁶ como órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del PNSV, presentaron un bajo desempeño en los resultados de los Indicadores Generales⁵⁷ del Plan, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) El Ministerio en el período 2011 – 2015 y la ANSV en el período 2015 – 2017, no cumplieron con las metas previstas en el PNSV tendientes a la reducción de la accidentalidad vial en el período evaluado 2012 – 2017, afectando el principio de eficacia, puesto que los indicadores de víctimas fatales y lesionados por accidentes de tránsito, en lugar de disminuir aumentaron, como se observa en el cuadro No. 8, que a manera de ejemplo, en el año 2016 el número de víctimas fatales se situó en 7.158 por encima de lo proyectado en 5.394 eventos, con un incremento de 1.764 fallecidos.

Situación similar se presenta con el comportamiento de los lesionados en el año 2015, donde el número de casos fue de 45.778, por encima de lo previsto en

los alcaldes, pero ellos no están preparados para acometerla. En dichas regiones los inspectores de policía no hacen nada en este aspecto de seguridad vial.

⁵³ en el periodo auditado 2012-2017

⁵⁴ Ley 1551 de 2012, artículo 4°.

⁵⁵ Ley 105 de 1993.

⁵⁶ Ley 1702 de 2013.

⁵⁷ .1- Número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Colombia; 2- Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes por accidentes de tránsito en Colombia; 3- Presupuesto anual destinado para implementar el PNSV en Colombia; 4- Número de víctimas fatales en condición de motociclista por accidentes de tránsito en Colombia; 5-Número de víctimas fatales en condición de peatón por accidentes de tránsito y 6- Número de personas con lesiones no fatales por accidentes de tránsito en Colombia.

39.829, con un incremento de 5.949 lesionados, como se muestra en el cuadro No. 9.

Cuadro No. 8- Víctimas Fatales en Accidentes de Tránsito

Concepto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Meta Proyectada PNSV 2011-2021	5.708	5.697	5.651	5.594	5.394	5.194
Cantidad real de Fallecidos	6.136	6.211	6.352	6.831	7.158	6.718
Diferencia	428	514	701	1.237	1.764	1.524

Fuente: ONSV.

Cuadro No. 9- Lesionados en Accidentes de Tránsito

Concepto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Meta Proyectada PNSV 2011-2021	40.640	40.562	40.235	39.829	38.405	36.981
Cantidad real de Lesionados	39.427	41.797	44.452	45.778	45.230	40.088
Diferencia	-1.213	1.235	4.217	5.949	6.825	3.107

Fuente: ONSV.

Con respecto al tipo de víctimas fatales, en el año 2016, el caso más crítico es el usuario de motocicleta con 3.759 fallecidos, seguido del peatón con 1.858 (cuadro No. 10), mientras que, con lesionados, en el año 2015, el caso más crítico es el usuario de motocicleta con 25.226 lesionados, seguido del peatón con 9.594 casos (cuadro No. 11).

Cuadro No. 10- Condición de la Víctima - Fallecidos en Accidentes de Tránsito

Condición de la Víctima	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Peatón	1.785	1.820	1.755	1.824	1.858	1.790
Usuario de Motocicleta	2.581	2.754	2.909	3.270	3.759	3.375
Usuario de Vehículo	1.276	1.219	1.129	884	943	868
Usuario de Bicicleta	300	314	343	381	379	375
Sin información	194	104	216	472	219	310
Total	6.136	6.211	6.352	6.831	7.158	6.718

Fuente: ONSV.

Cuadro No. 11- Condición de la Víctima -Lesionados en Accidentes de Tránsito

Condición de la Víctima	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Peatón	9.093	9.481	9.758	9.594	9.056	7.936
Usuario de Motocicleta	18.358	21.171	22.684	25.226	25.898	22.676
Usuario de Vehículo	9.273	8.853	9.543	8.304	7.521	6.731
Usuario de Bicicleta	2.131	2.223	2.376	2.632	2.748	2.656
Sin información	572	69	91	22	7	89
Total	39.427	41.797	44.452	45.778	45.230	40.088

Fuente: ONSV.

Los casos más relevantes por *mortalidad en el año 2016* se encuentran ubicados en las siguientes regiones: Antioquia (13%), Valle del Cauca (13%), Bogotá (8%), Cundinamarca (9%) y Santander (5%), (cuadro No. 12).

Cuadro No. 12 - Regiones Víctimas Fatales

Regiones	2012	2013	2014	2015	2016	%	2017
Antioquia	887	954	986	924	940	13	993
Valle del Cauca	706	754	775	950	947	13	928
Bogotá	570	534	640	556	591	8	553
Cundinamarca	502	453	478	547	613	9	502
Santander	325	331	294	316	341	5	329
Cesar	240	213	233	263	243	3	229
Tolima	225	202	160	239	271	4	278
Huila	208	220	207	217	273	4	236
Meta	209	213	188	269	263	4	198
Atlántico	173	198	207	237	229	3	198
Otros	2.091	2.139	2.184	2.313	2.447	34	2.274
TOTAL	6.136	6.211	6.352	6.831	7.158	100%	6.718

Fuente: ONSV.

Con relación a *lesionados en el año 2015*, los casos más relevantes se ubican en Antioquia (12%), Valle del Cauca (11%), Santander (7%), Cundinamarca (6%), y Tolima (6%), (cuadro No. 13).

Cuadro No. 13- Regiones – Lesionados

Regiones	2012	2013	2014	2015	%	2016	2017
Antioquia	5.664	5.899	5.586	5.414	12	5.075	4.454
Valle del Cauca	4.414	4.085	4.488	5.090	11	5.596	4.866
Santander	3.536	3.555	3.318	3.272	7	3.277	2.251
Cundinamarca	3.282	3.233	3.643	2.935	6	2.569	1.859
Tolima	2.012	2.260	2.242	2.620	6	2.643	2.191
Atlántico	1.469	1.886	1.927	2.014	4	1.928	1.810
Risaralda	1.503	1.715	1.702	1.943	4	2.149	1.938
Caldas	1.401	1.450	1.435	1.372	3	1.248	1.108
Nariño	903	845	1.025	1.417	3	1.791	1.767
Quindío	1.423	1.184	1.182	1.206	3	1.217	1.076
Otros	13.820	15.685	17.904	18.495	40	17.737	16.768
TOTAL	39.427	41.797	44.452	45.778	100	45.230	40.088

Fuente: ONSV.

b) Con relación al indicador 1.3 (presupuesto anual destinado para implementar el PNSV en Colombia), ni el Ministerio de Transporte ni la ANSV cumplieron con la elaboración de este indicador para el período 2014-2021, como lo señala el Plan, afectando la sostenibilidad de las 71 clases de actores.

c) Respecto a los indicadores de Gestión Institucional 2.1 (porcentaje de acciones del PNSV ejecutadas en el corto, mediano y largo plazo) y 2.2 (porcentaje de avance de las acciones planteadas en el PNSV), el Ministerio y la ANSV no realizaron seguimiento a las metas previstas en el Plan, lo que impide medir sus avances y tomar los oportunos correctivos, conjuntamente con los demás actores del Plan.

Lo anterior debido, entre otros, a la carencia del monitoreo, seguimiento y evaluación periódica a las metas propuestas en el PNSV 2011-2021, por parte del Ministerio de Transporte y la ANSV, así como a la ausencia de articulación y coordinación de los distintos actores del Plan, que afecta a los agentes responsables de las metas previstas, por cuanto no cuentan de manera oportuna con la información que les permita tomar medidas correctivas para alcanzar los objetivos y metas propuestas en el enunciado Plan.



La ANSV en su respuesta⁵⁸ manifiesta que: “viene gradualmente fortaleciendo los procesos de seguimiento a los indicadores del PNSV...desde la oficina de planeación se están coordinando distintas acciones para identificar el estado de implementación del PNSV, su seguimiento y evaluación a las acciones, programas e indicadores del PNSV...”

Por su parte, el MT indica en su respuesta⁵⁹ que: “Así mismo es relevante indicar que según las cifras reportadas por el ONSV ha iniciado una curva descendente por primera vez en muchos años en la disminución de las víctimas fallecidas y lesionadas en accidentes de tránsito...2016 7.158 víctimas y 2017 6.718...”. Sobre el particular, es pertinente precisar que lo observado por la CGR está relacionado con las metas previstas en el PNSV 2011-2021 y no con el comportamiento de las cifras de víctimas fatales y lesionadas de un año a otro.

Hallazgo 7.- Matriz de Riesgos y Plan de Contingencia al PNSV 2011-2021

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, como órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial-PNSV, y teniendo en cuenta el ajuste del PNSV 2011-2016, con relación a la inclusión del sistema de indicadores y los mecanismos de seguimiento y evaluación, no cuenta con una *Matriz de Riesgos y Plan de Contingencia*, sobre los compromisos adquiridos por los 71 actores del PNSV 2011-2021, del orden nacional, territorial y de otras organizaciones, que identifique los distintos tipos de riesgos que podrían ocurrir y controles para la mitigación de las ocurrencias detectadas.

Así mismo con relación al Plan de Contingencia⁶⁰, la ANSV carece de procedimientos alternativos de respuesta rápida, necesarios en todo sistema y muy significativos en el tema de seguridad vial, haciendo de estas herramientas, instrumentos de gestión, orientada a resultados.

La ANSV en la respuesta⁶¹ al requerimiento de información realizado en desarrollo de la auditoría, indica que se encuentra en la labor del levantamiento de los procesos y procedimientos, y por lo tanto, esta gestión aún está pendiente.

⁵⁸ Oficio Radicado No. 20181800014821, con fecha 06-07-2018

⁵⁹ Radicado 20183000262741, con fecha 06-07-2018

⁶⁰ Foro de Seguridad. “La importancia de un plan de contingencia”, por César Ortiz Anderson, presidente de APROSEC del Perú.” (Asociación Pro Seguridad Ciudadana del Perú).

⁶¹ Radicado No. 20181800010781 con fecha 28-05-2018.



Igualmente mediante oficio respuesta a la observación⁶², comenta que con respecto al "...plan de contingencia, no se cuenta con dicho plan debido a que se encuentra en la fase de implementación y seguimiento los riesgos identificados..., como una acción de mejora, se realizará la evaluación o levantamiento de los riesgos específicos del PNSV, donde se revisará el procedimiento de evaluación y seguimiento al PNSV realizando un plan de trabajo con los dueños del proceso para levantar los riesgos por cada acción".

Hallazgo 8.- Financiación del Plan Nacional de Seguridad Vial- PNSV 2011-2021

El Ministerio en el período 2011 – 2015 y la ANSV en el período 2015 – 2017, como responsables del seguimiento del PNSV en los períodos establecidos, no tienen información completa sobre la financiación del Plan por parte de todos los 71 actores involucrados, toda vez que en respuesta⁶³ a la solicitud de información realizada por la CGR, ambas entidades responden que "...van a realizar las solicitudes para obtener la información y hacer el análisis respectivo."

Adicionalmente, de la consulta realizada por el equipo auditor a Entidades del orden nacional⁶⁴ participantes del PNSV, se observa que ejecutaron recursos para la seguridad vial por \$274.499 millones, correspondiente a las vigencias 2014-2017, sin que el Ministerio y la Agencia hayan realizado seguimiento a éstos, que permitan evaluar la eficacia en la consecución de los objetivos y metas proyectadas en el PNSV. (ver Cuadro 14)

Cuadro No. 14- Presupuesto Ejecutado - Seguridad Vial (Millones de Pesos constantes de 2012)

ENTIDAD	2014	2015	2016	2017
MINCIT	127,4	115,3	116,4	241,7
MINEDUCACION	589,7	139,5	40,2	70,8

⁶² Radicado No. 20181800014821, con fecha 06-07-2018

⁶³ Con Radicado No. 20181800010781, fecha 28-05-2018.

⁶⁴ 14 Entidades de las cuales respondieron 9.



ENTIDAD	2014	2015	2016	2017
DITRA	12.195,5	12.164,1	17.142,3	10.975,2
MINTRANSPORTE	1.997,2	6.053,0	7.059,1	199,6
ANSV	-	32.015,0	38.588,1	108.942,6
SUPERTRANSPORTE	2.458,3	2.458,3	2.458,3	2.458,3
SIMIT PILAR 1	-	16,9	1.389,2	20,1
SIMIT PILAR 2	-	-	45,0	1.369,4
MINSALUD	27,6	215,1	-	132,8
INVIAS-Obras Seg V			3.000,0	2.500,0
INVIAS-Señales Obras			3.000,0	4.177,0
TOTALES	17.395,7	53.177,2	72.838,6	131.087,5

Fuente: Entidades del orden nacional.

Así mismo, de la información recopilada por la CGR, respecto de 724 Entes Territoriales, entre el 2012 y 2017, se determinó que obtuvieron ingresos acumulados por concepto de multas y tasas por \$1.7 Billones, sin que el Ministerio de Transporte ni la ANSV tengan conocimiento de la porción de estos recursos que fueron usados para la seguridad vial del país. (Cuadro N° 15)

Cuadro No. 15 – Ingresos de los Entes Territoriales (Cifras en Millones de pesos)

DEPARTAMENTO	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	TOTAL
TOLIMA	\$4.757	\$5.064	\$8.154	\$7.462	\$5.443	\$6.440	\$37.319
META	\$4.070	\$3.394	\$4.597	\$3.818	\$4.058	\$5.683	\$25.619
AMAZONAS	\$59	\$95	\$70	\$72	\$71	\$82	\$449
ARAUCA	\$120	\$202	\$230	\$187	\$163	\$221	\$1.123
CALDAS	\$2.487	\$2.776	\$3.015	\$8.101	\$9.743	\$11.254	\$37.376
CAUCA	\$2.327	\$3.271	\$4.407	\$3.520	\$4.196	\$5.490	\$23.211
CESAR	\$490	\$2.582	\$2.555	\$2.202	\$2.348	\$2.700	\$12.876
CHOCÓ	\$133	\$162	\$212	\$0	\$229	\$475	\$1.210
CÓRDOBA	\$2.905	\$3.065	\$6.015	\$6.702	\$5.669	\$4.787	\$29.144
CUNDINAMARCA	\$111.232	\$124.482	\$142.787	\$134.730	\$133.123	\$155.190	\$801.545
HUILA	\$3.672	\$3.959	\$5.228	\$5.506	\$5.788	\$5.798	\$29.952
LA GUAJIRA	\$292	\$95	\$454	\$374	\$282	\$327	\$1.825
MAGDALENA	\$231	\$440	\$295	\$377	\$616	\$488	\$2.447
NARIÑO	\$3.362	\$5.485	\$7.693	\$11.548	\$4.743	\$6.823	\$39.654
PUTUMAYO	\$276	\$84	\$242	\$208	\$370	\$293	\$1.473
RISARALDA	\$612	\$675	\$926	\$1.089	\$991	\$1.025	\$5.317
SANTANDER	\$2.260	\$1.967	\$1.905	\$1.690	\$1.754	\$2.266	\$11.842
SAN ANDRES y PROVIDENCIA	\$154	\$200	\$466	\$504	\$1.185	\$752	\$3.261
SUCRE	\$458	\$401	\$818	\$852	\$840	\$904	\$4.273
CAQUETÁ	\$69	\$78	\$149	\$212	\$288	\$1.875	\$2.671
ANTIOQUIA	\$26.565	\$29.254	\$43.040	\$44.962	\$52.239	\$55.869	\$251.930
ATLANTICO	\$17.197	\$19.293	\$28.747	\$26.450	\$29.604	\$33.086	\$154.377
BOYACÁ	\$1.546	\$3.007	\$3.864	\$3.396	\$3.197	\$3.702	\$18.712
BOLÍVAR	\$393	\$161	\$742	\$1.030	\$1.358	\$8	\$3.692
NORTE DE SANTANDER	\$5.008	\$4.129	\$4.349	\$3.766	\$5.127	\$4.939	\$27.318
QUINDÍO	\$2.139	\$2.617	\$4.408	\$3.796	\$3.557	\$5.310	\$21.828
VALLE DEL CAUCA	\$22.722	\$34.455	\$39.124	\$39.028	\$35.928	\$44.657	\$215.913
CASANARE	\$1.532	\$1.506	\$2.833	\$2.260	\$1.561	\$1.457	\$11.148
GUAINIA	\$8	\$7	\$5	\$9	\$102	\$41	\$172
GUAVIARE	\$118	\$165	\$127	\$129	\$98	\$103	\$740
VAUPES	\$0	\$2	\$0	\$0	\$0	\$0	\$2
VICHADA	\$47	\$4	\$7	\$32	\$14	\$0	\$106
TOTAL	\$217.243	\$253.076	\$317.465	\$314.013	\$314.683	\$362.044	\$1.778.524

Fuente: CGR- Delegada de Economía y Finanzas



De otra parte, el documento CONPES 3764 de 2013, menciona un ahorro en las pérdidas de vida o las lesiones asociadas al tránsito⁶⁵; así como una reducción en el número de víctimas mortales y lesionados promedio del 3% anual para el periodo comprendido entre 2014 y 2017, por lo que se suscribió el préstamo BID 3078/OC-CO por \$USD10 millones⁶⁶, de los cuales se desembolsó el 50% que equivale a \$USD 5.1 millones⁶⁷.

Sin embargo, al comparar los fallecidos con los proyectados en el CONPES, se observa un aumento del 6% en la morbilidad que equivalen a 366 víctimas fatales entre el año 2014 y 2017, alejándose de la meta propuesta de disminuirlas en un 9% para este periodo. (Ver Cuadro 16)

Cuadro 16 Víctimas fatales comparadas con las proyectadas en el Conpes 3764

Concepto	2014	2015	2016	2017	Variación 2014 -2017	
					%	Víctimas
Proyecciones Conpes 3% anual	6.025	5.844	5.669	5.499	-9%	-526
Cantidad Real de Fallecidos	6.352	6.831	7.158	6.718	6%	366
Diferencia	327	987	1.489	1.219		

Fuente: Conpes 3764. Cálculos propios.

Adicionalmente, el Estado incurrió en pagos para atención a víctimas fatales y lesionados en accidentes de tránsito a través de ADRES⁶⁸ por \$665.715 millones (\$ de 2012), para el período 2012-2016. (Ver Cuadro No. 17)

Cuadro No. 17 – Gastos en atención a Víctimas. Millones de pesos constantes de 2012

Año	ADRES
2012	97.801,5
2013	95.699,9
2014	149.287,8
2015	128.533,0
2016	194.392,5
Total	665.714,7

Fuente: Adres.

⁶⁵ "no obstante, las intervenciones en seguridad vial traen consigo otros beneficios, en términos de los costos que se ahorran para la sociedad en su conjunto, de difícil cuantificación."

⁶⁶ Contrato celebrado entre Colombia y el Banco Interamericano de Desarrollo - BID

⁶⁷ Informe de la auditoría CGR, realizada al Ministerio de Transporte vigencia 2016. ..A través de: (i) Fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV); (ii) Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV); y (iii) Apoyo en la formulación de Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial".

⁶⁸ Administradora de los recursos del sistema general social en salud.



Lo anterior demuestra un bajo desempeño del Ministerio de Transporte⁶⁹ y de la ANSV⁷⁰ en el seguimiento y monitoreo a la financiación del PNSV 2011-2021, por cuanto no cuentan con información de los costos acumulados de la implementación del Plan por cada uno de los actores que participan en el PNSV.

Así mismo con la ejecución del 50% parte del crédito del BID, no se generaron disminuciones de las víctimas fatales en accidentes de tránsito en el periodo 2014-2017 establecidas en el CONPES 3764, por el contrario, se incrementó en un 6%, lo que contribuyó al mayor gasto de atención de víctimas por parte de ADRES.

Según respuesta de la ANSV⁷¹ manifiesta que "... viene implementando un sistema de gestión de calidad en el cual tiene concebido un proceso (Evaluación de Políticas y aplicación de normas ANSV-EVP-DO-01) y un procedimiento (ANSV-EVP-PR-01) que buscan realizar las acciones de seguimiento y evaluación del PNSV, por lo tanto, de forma gradual se irá ampliando la totalidad de indicadores del PNSV..."

La respuesta del MT⁷², no se refiere a lo observado por la CGR, consistente en la financiación del Plan de todos los 71 actores involucrados.

Hallazgo 9.- Control al Comportamiento Humano

El Código Nacional de Tránsito estableció la competencia a los Organismos de Tránsito de realizar procesos contravencionales de multas e infracciones de tránsito. Al respecto, la CGR ha observado en algunos casos la ocurrencia de los fenómenos de caducidad y la prescripción, tal como se estableció en el informe de auditoría al SIMIT⁷³, en donde se dejaron de recibir por parte de los mencionados organismos, \$103.857 millones, los cuales habrían podido destinarse de manera parcial a actividades de seguridad vial⁷⁴ (Ver Cuadro 18).

⁶⁹ en el período 2011 – 2015.

⁷⁰ en el período 2015 – 2017.

⁷¹ Radicado No. 20181800015461 del 12-07-2018

⁷² Radicado MT No.: RAD_S, sin fecha

⁷³ Informe de auditoría SIMIT CGR-CDIFTCEDR No 31. Noviembre 2017

⁷⁴ Usos de los recursos: Artículo 160 de la ley 769 de 2002: Usos: Dotación de Equipos, combustible, planes de tránsito y Seguridad Vial.



Cuadro 18. Caducidades y Prescripciones de Organismos de Tránsito año 2016

TIPO RESOLUCIÓN	VALOR INFRACCION	VALOR SIMIT **	VALOR MUNICIPIO **	VALOR DITRA **	TOTAL RESOLUCIONES
CADUCIDAD	\$ 5.445.696.597	\$ 544.569.660	\$ 4.285.559.084	\$ 615.567.853	10.890
PRESCRIPCIÓN	\$ 98.411.013.857	\$ 9.841.101.386	\$ 81.850.108.955	\$ 6.719.803.516	176.987
Total general	\$ 103.856.710.454	\$ 10.385.671.045	\$ 86.135.668.039	\$ 7.335.371.370	187.877

FUENTE: Sistema de Integración de Información de Multas y Sanciones de Infracciones de Tránsito - SIMIT Vigencia 2016

** Valores Estimados a recibir por Municipio, SIMIT y DITRA, sin tener en cuenta que los infractores puedan acceder a los descuentos de Ley.

De la anterior información, la mayor cantidad de caducidades y prescripciones se presentaron en 110.108 casos en los que el vehículo involucrado era la motocicleta, seguidas por 30.628 casos de automóviles. (Ver Cuadro 19)

Cuadro 19. Caducidades y prescripciones por tipo de Vehículo

TIPO RESOLUCIÓN - TIPO VEHÍCULO	TOTAL RESOLUCIONES
CADUCIDAD	
MOTOCICLETA	5.823
AUTOMOVIL	2.651
CAMIONETA	790
CAMPERO	440
CAMION	426
BUSETA	299
BUS	126
MICROBUS	110
TRACTO/CAMION	70
VOLQUETA	51
NO REPORTADO	35
DESCONOCIDA	25
MOTOCARRO	20
BICICLETA	9
MAQUINARIA AGRICOLA	8
AMBULANCIA	3
MONTACARGA	1
TRACTOR	1
TRACCION ANIMAL	1
COMPACTADORA	1
Total CADUCIDAD	10.890
PRESCRIPCIÓN	
MOTOCICLETA	104.285
AUTOMOVIL	30.937
CAMIONETA	7.590
CAMION	3.491
CAMPERO	2.916
BUS	1.341
BUSETA	1.138
MICROBUS	1.089
DESCONOCIDA	961
NO REPORTADO	820
MOTOCARRO	493
VOLQUETA	412
TRACTO/CAMION	276
BICICLETA	101
MAQUINARIA AGRICOLA	72
TRACTOR	21
AMBULANCIA	14
MOTOTRICICLO	5
MAQUINARIA INDUSTRIAL	5
MINITRACTOR	4
CUATRIMOTO	2
TRACCION ANIMAL	2
Total PRESCRIPCIÓN	165.976
Total general	166.866

FUENTE: Sistema de Integración de Información de Multas y Sanciones de Infracciones de Tránsito - SIMIT Vigencia 2016



Una de las causas por las que se presenta esta situación, es la debilidad institucional de los Organismos de Tránsito -O.T. para la realización completa de la gestión sancionatoria incluido el cobro oportuno de las multas impuestas. En este sentido, también se observa deficiente coordinación por parte del MT⁷⁵ y de la ANSV, que contribuya a fortalecer la gestión sancionatoria y por consiguiente minimizar la pérdida de estos recursos.

Lo anterior, podría incentivar la cultura infractora, sin que el Ministerio de Transporte ni la ANSV⁷⁶ hayan realizado actuaciones de monitoreo ni seguimiento a los Organismos de Tránsito, tal como lo establece el PNSV, afectando el principio de eficiencia del control fiscal y demostrando un incipiente desempeño al pilar estratégico de comportamiento humano⁷⁷ del PNSV.

La ANSV en su respuesta indica que "...se revisará un mecanismo para el monitoreo de los Organismos de Tránsito, que facilite la identificación de los departamentos con mayor cantidad de caducidades y prescripciones y las razones que explican esta situación, información que contribuya a la planificación de medidas según la situación particular del departamento."

Por su parte, el Ministerio manifiesta "...este Ministerio considera conforme a la Ley que los organismos de tránsito cuentan con términos claros y determinados para evitar que se configuren los fenómenos de caducidad y prescripción, que puedan afectar la destinación de recursos para la seguridad vial.". No obstante, la CGR considera que, al no dar plena aplicación a lo indicado en las funciones a cargo del Viceministerio de Transporte, están posibilitando un bajo desempeño del PNSV 2011-2021 en lo atinente a las acciones previstas en el pilar de comportamiento humano.

3.2. Objetivo Específico 2

Evaluar la eficacia de los Planes Estratégicos; Planes Locales de Seguridad Vial y Convenios celebrados por la Agencia con los Entes Territoriales, para el periodo 2012-2017, en cuanto a contribuir a la reducción de cifras de accidentalidad.

⁷⁵ Principio de Seguridad Vial. Ley 105 de 1993. Decreto 087 de 2011, Artículo 13 Funciones del Viceministerio de Transporte, numeral 13.3 Coordinar las relaciones del Ministerio con las entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte.

⁷⁶ El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 establece igualmente que la ANSV, como principal ente ejecutor de la Política Nacional de Seguridad Vial, promoverá la implementación de acciones que contribuyan a la reducción de la accidentalidad mediante la intervención de factores causales del fenómeno. Al respecto, se destaca el numeral 4) acciones de acompañamiento, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito.

⁷⁷ 4.4.2 Pilar Estratégico de Comportamiento Humano. PNSV. Página 70

3.2.1. Preguntas de auditoría

3.2.1.1. ¿Según la ANSV y el Ministerio de Transporte, Los planes estratégicos de seguridad vial revisados y aprobados han contribuido a la reducción del número de víctimas en accidentes de tránsito?

Hallazgo 10.-Diseño de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial-PESV

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, está encargada de coordinar a los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial. Desde ese punto de vista, la agencia debe promover una formulación integral, adecuada y coherente de los planes determinados en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 y su Decreto reglamentario 2851 de 2013, respecto de las organizaciones, entidades y empresas del sector privado y público que posea las características y elementos del parque automotor allí descrito⁷⁸, tal como se encuentra determinado en el pilar estratégico del PNSV de “comportamiento humano” Programa: Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial.

Lo establecido, permite una estrategia significativa y de preponderancia máxima de la política pública de acuerdo con el objeto misional de la ANSV, que involucra y pretende generar conciencia civil a los actores viales de empresas privadas y públicas para coadyuvar la misión de prevenir y reducir los accidentes de tránsito y propender por el mejoramiento de la seguridad vial del país. Sin embargo, la evidencia analizada demuestra que desde la promulgación del Decreto 2851 de 2013, de reglamentación del artículo 12 de la Ley 1703 de 2011, la definición de la estrategia, presenta algunos aspectos que dificultan el desarrollo de tal estrategia y el logro de los resultados esperados, así:

- Los entes encargados⁷⁹ de determinar, identificar y caracterizar los sujetos que tienen la obligación de revisar y dar los avales a los PESV, desconocen y no tienen identificado el universo de las Entidades, Organizaciones y Empresas privadas o públicas, que por ley deben presentarlos. Situación que impide aplicar las sanciones establecidas en el Artículo 2.3.2.3.3 del Decreto 1906 de 2015 para

⁷⁸ "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley...".

⁷⁹ la Superintendencia de Puertos y Transporte, los Organismos de Tránsito y las Alcaldías.



aquellos que no hubieren formulado o en su defecto no apliquen en debida forma dichos planes⁸⁰. La Agencia en su respuesta manifiesta que en el Plan Nacional de Seguridad Vial, dentro del programa *Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial* en el cual se incluyen los planes estratégicos de seguridad vial, se determinó como agente responsable de la acción a los Ministerios de Transporte, Educación y Salud y no directamente a la ANSV; no obstante, el numeral 1.1 del artículo 9 de la ley 1702 de 2013, le asigna a la ANSV la función de ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

De la información entregada⁸¹ por el Ministerio de Transporte a la Contraloría General de la República, se estableció de manera aproximada que el número de Entidades, Organizaciones y Empresas privadas o públicas, que cuentan dentro de su inventario con más de 10 vehículos automotores a Nivel Nacional es de 29.245 propietarios. De éstos, según la información recopilada de la Supertransporte, algunos Organismos de Tránsito y el SIMIT, se presentaron tan solo 6.500 PESV que representan el 22% del universo estimado, que equivale a 640.855 vehículos. (Ver cuadro 20)

Cuadro 20. Empresas con más de 10 vehículos

No. Propietarios	SERVICIO	No. REGISTROS
17.270	Particular	350.276
9.943	Público	182.285
1.966	Oficial	108.195
49	Diplomático	82
17	SIN_DETERMINAR	17
29.245	Total general	640.855

Fuente: RUNT. Elaboración cálculos propios

- Es importante resaltar además que, dentro del texto⁸² de obligatoriedad de presentar los PESV, se incluye como entidades que deben elaborar e implementar estos planes, a quienes "...contraten o administren conductores", condición que al

⁸⁰ Sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.

⁸¹ Oficio 20183000221931 del 06/06/2018

⁸² Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011



decir de la Supertransporte⁸³ y los Organismos de Tránsito, se presta a diferentes interpretaciones, pues dicha falta de claridad normativa implicaría que cualquier empresa por pequeña que fuere y aunque tuviera contratado un solo conductor, está obligada a presentar este tipo de planes.

- Con la obligatoriedad determinada en el artículo 11 del Decreto 2851 de 2013⁸⁴, de revisar, formular observaciones, avalar los PESV, y realizar visitas de control para su implementación, que se atribuyó a la Supertransporte, los Organismos de Tránsito y las Alcaldías, no se tuvo en cuenta por parte del Ministerio de Transporte, como ente rector del Sector, la disposición de recursos físicos, financieros y las competencias, perfiles, formación o capacidades del recurso humano vinculado, con los que estos entes debían contar para la revisión de los Planes⁸⁵, lo que conllevó a ajustes administrativos y operacionales de esas entidades para dicho cumplimiento.

Por lo anterior, se establece que la estrategia, definida por el Ministerio de Transporte, como acción fundamental de la política y con lo cual permitiría a la Agencia cumplir en parte, con su objeto de soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, y que deben ser parte de la prevención en la reducción de accidentes.

Hallazgo 11.- Implementación Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV-

En desarrollo e implementación de los Plan Estratégico de Seguridad Vial, se evidenció que aunque las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tenían plazo hasta el último día hábil del mes de junio de 2016⁸⁶ para entregar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y no obstante a una prórroga hasta diciembre de 2016⁸⁷, los entes objeto de esta obligación en diciembre de 2017, aún seguían presentando dichos planes a la Supertransporte y Organismos de Tránsito.

Así mismo, se identificó que, desde la promulgación del Decreto 2851 de 2013⁸⁸, y no obstante, que mediante las expedición de las Guías metodológicas para la formulación y evaluación de los PESV⁸⁹, se encuentra que no se ha logrado

⁸³ Oficio remitido a la CGR 20188000467731 del 04-05-2018

⁸⁴ Reglamentario de la Ley 1503 de 2011

⁸⁵ La Supertransporte aclara que se deben revisar 250 factores para emitir el aval. (Oficio remitido a la CGR 20188000467731 del 04-05-2018)

⁸⁶ artículo 2.3.2.3.1 del Decreto 1079 de 2015

⁸⁷ Parágrafo 2º del artículo 1 del Decreto 1310 de 2016

⁸⁸ reglamentario del artículo 12 de la Ley 1703 de 2011

⁸⁹ Resoluciones 1565 de 2014 y 1231 de 2016,



potencializar dichos planes, como herramienta para promover hábitos, comportamientos y conductas seguras, y por ende alcanzar el objetivo de la estrategia de la Política de Seguridad vial, respecto a evitar o reducir la accidentalidad de los actores viales de empresas privadas y públicas, para coadyuvar la misión de propender por el mejoramiento de la seguridad vial del país.

Lo anterior se soporta en el resultado que arrojó el análisis realizado a los planes presentados⁹⁰, pues de los 5.250 Planes Estratégicos de Seguridad Vial recibidos a nivel nacional⁹¹ entre los años 2015 a 2017, menos del 1%, pudieron ser avalados y el 99% restante, debieron ser devueltos para realizar ajustes⁹², de los cuales aunque tenían un plazo de 2 meses para subsanar, a junio de 2018, se desconoce si han sido presentados nuevamente, dado que la calificación negativa o el aval de los mismos, fue expedido entre los meses de noviembre a diciembre de 2017⁹³.

Respecto de las empresas que fueron avaladas por la Supertransporte, y que correspondieron al 1% de las presentadas, se puede indicar que, la calificación promedio correspondió al 81%, estableciéndose que ninguna logró el 100% de la implementación de la estrategia (según lo registra en su informe final de la Universidad de Cundinamarca...) ente que indico: *“En general, al realizar la revisión de cada uno de los pilares se encuentra que pilares como Vehículos Seguros e Infraestructura Segura, son los ítems que son menos diligenciados por las empresas. Por este motivo, no se presentan las evidencias mínimas para obtener el aval en cada uno de sus ítems. No cumpliendo así lo estipulado en las resoluciones 1565 de 2014 y 1231 de 2016, razón por la cual no se otorga el aval al 99% de las empresas que radicaron su correspondiente Plan Estratégico de Seguridad Vial”*.

De los 30 departamentos que presentaron los PESV, las empresas de ubicadas en Bogotá, fueron las que más avales obtuvieron, con un total de 17, quedando con el 0,32% de aprobación de todos los PESV. El segundo departamento con mayor número de empresas aprobadas es Antioquia, con un total de 7 empresas avaladas, que corresponde al 0,13%, y el tercer departamento es Valle del Cauca con un total de 6 empresas avaladas, es decir, 0,11% de aprobación de todos los PESV⁹⁴.(Ver cuadro 21)

⁹⁰ Contrato 857 de 2017 suscrito entre la Supertransporte y la Universidad de Cundinamarca

⁹¹ Oficio Supertransporte 2018000467731 del 04-05-2018

⁹² los que obtuvieron como calificación de 59,8 o inferior y que representan el 97% de los devueltos

⁹³ Oficio Supertransporte 2018000467731 del 04-05-2018

⁹⁴ Informe final Universidad de Cundinamarca

Cuadro 21. PESV presentados, aprobados y rechazados por Departamento

Departamento	Total PESV presentados	planes aprobados	planes sin aprobar	% PESV aprobados	% PESV no aprobados
D.C.(*)	2.599	17	2.582	0,7%	99,3%
ANTIOQUIA	558	7	551	1,3%	98,7%
CUNDINAMARCA	394	3	391	0,8%	99,2%
VALLE DEL CAUCA	333	6	327	1,8%	98,2%
SANTANDER	245	5	240	2,0%	98,0%
ATLANTICO	161	1	160	0,6%	99,4%
BOYACA	129	2	127	1,6%	98,4%
META	106	1	105	0,9%	99,1%
BOLIVAR	104	1	103	1,0%	99,0%
TOLIMA	84	2	82	2,4%	97,6%
CASANARE	65	1	64	1,5%	98,5%
CALDAS	61	0	61	0,0%	100,0%
RISARALDA	55	0	55	0,0%	100,0%
HUILA	47	1	46	2,1%	97,9%
NARINO	39	2	37	5,1%	94,9%
CESAR	38	0	38	0,0%	100,0%
NORTE DE SANTANDER	37	0	37	0,0%	100,0%
CAUCA	36	0	36	0,0%	100,0%
MAGDALENA	33	0	33	0,0%	100,0%
CORDOBA	27	0	27	0,0%	100,0%
QUINDIO	24	0	24	0,0%	100,0%
PUTUMAYO	17	1	16	5,9%	94,1%
SUCRE	15	0	15	0,0%	100,0%
ARAUCA	12	1	11	8,3%	91,7%
LA GUAJIRA	11	0	11	0,0%	100,0%
CAQUETA	9	0	9	0,0%	100,0%
CHOCO	4	0	4	0,0%	100,0%
GUAVIARE	3	0	3	0,0%	100,0%
ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES	2	0	2	0,0%	100,0%
VICHADA	2	0	2	0,0%	100,0%
Total general	5.250	51	5.199	1,0%	99,0%

Datos tomados del informe final de la Universidad de Cundinamarca

(*) Se denominan a las Empresas que se encuentran en Bogotá

Situación similar arrojaron los Planes revisados y analizados por los Organismos de Tránsito y Alcaldías, en donde, no obstante, el porcentaje de aprobación fue mayor que a nivel Nacional, éste fue mínimo. Como ejemplo tenemos a la secretaria de Transporte y Movilidad⁹⁵, que de 116 municipios pertenecientes al Departamento de Cundinamarca, solo 44 presentaron planes de 73 entidades, de los cuales se han avalado el 4% aproximadamente, de la Secretaria de Movilidad de Soacha, se observó que a diciembre de 2017, 44 entidades han presentado su PESV, sin embargo, no han sido revisados.

⁹⁵ Gobernación de Cundinamarca



De la información obtenida de los PESV por intermedio del SIMIT⁹⁶, se tiene que de 107 organismos de tránsito que reportaron información al respecto, en 75 se presentaron planes, mientras que en los restantes 32 no se dio este trámite.

De la información obtenida por algunas de las Gerencias de la CGR, con las visitas realizadas a los organismos de tránsito de su jurisdicción, entre otras, Secretaría de Tránsito Ibagué, se determinó que, de 97 Planes presentados, solo a 9 se les dio el aval con observaciones. Igual sucedió con la secretaria de Movilidad de Medellín, fueron entregados 1000 PESV, de los cuales se revisaron 828 y avalados el 15%.

En la Secretaría de Tránsito Municipal de Tunja, manifiesta que *“Actualmente se está revisando y adelantando el acompañamiento para la presentación de los Planes Estratégicos de seguridad vial de algunas empresas, sin embargo, a la fecha la totalidad de empresas obligadas a cumplir con este requisito no ha adelantado el trámite, por lo que solamente se cuentan con 5 PESV aprobados”*

La Agencia en su respuesta hace referencia a la responsabilidad sobre la evaluación de los planes estratégicos de Seguridad vial – PESV, a cargo de los organismos de tránsito, los alcaldes municipales o a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Al respecto, es pertinente aclarar que el aspecto observado por la CGR no apunta a la gestión de revisión y aprobación de los PESV, sino al desempeño de la implementación de dichos planes, situación que le compete a la agencia considerando que el numeral 1.1 del artículo 9 de la ley 1702 de 2013, le asigna la función de ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

Por lo anterior, se encontró que las falencias identificadas con la revisión de los planes, limitan la estructuración e implementación de estrategias a nivel nacional, por cuanto la eficiencia y eficacia de los mismos, ha sido deficiente, con lo cual imposibilita que se logre el empoderamiento de las empresa, entidad u organización frente a la forma de asumir la responsabilidad de las acciones de los conductores y actores de la vía, como una cultura de prevención y contribución a

⁹⁶ Oficio ASD 004 -2018

la seguridad vial, cuyos resultados serían la creación de hábitos y conductas que permitirían la reducción de los niveles de accidentalidad vial.

Hallazgo 12.-Resultados y desempeño de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

En desarrollo de su política y gestión institucional y acorde a lo establecido en el párrafo 2 del artículo 5 de la ley 1702 de 2013 "... La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, donde específicamente en desarrollo de los pilares estratégicos del PNSV y al numeral 3.3.1.1. "Programa: Implementación, socialización y seguimiento del PNSV", en donde se reglamenta la necesidad de desarrollar un mecanismo que articule y coordine las entidades y los organismos responsables de la implementación, del cumplimiento de metas y/o programas, del seguimiento y del monitoreo de las acciones del Plan.

Igualmente, entre estas herramientas encontramos, que el artículo 11 del capítulo IV del Decreto 2851 de 2013, establece que los Organismos de Tránsito y la Superintendencia de Puertos y Transporte deben contar con un mecanismo que permita hacer seguimiento y evaluar la efectividad de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, presentados por las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas del nivel nacional o local.

De lo anterior, y en desarrollo del análisis efectuado por la CGR, se evidencia que a junio de 2018, se desconoce si las acciones registradas en el 1% de los planes aprobados por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte para diciembre de 2017, corresponden a las que efectivamente se requieren para que se generen condiciones de seguridad vial; si las acciones y resultados han minimizado los factores de riesgo que afectan la seguridad vial propios de cada empresa y si los mismos se adecuan a lo establecido en los ejes de acción⁹⁷ del PNSV 2011-2021, por cuanto no se han realizado visitas de control.

Además, en lo referente a la revisión efectuada por la Supertransporte⁹⁸ a cada línea de acción establecidas en los PESV se determinó que:

- La estructuración de la línea de fortalecimiento de la gestión institucional, presentó deficiencias tales como: falta de evidencia documental, no se presentan las funciones de cada uno de los miembros del comité de seguridad vial, falta de

⁹⁷ Gestión Institucional, Comportamiento Humano, atención y rehabilitación de víctimas, Infraestructura y vehículos

⁹⁸ Resultados informe final Universidad de Cundinamarca.



divulgación de la política de seguridad vial a los empleados de la empresa, debilidad en la realización de la caracterización, diagnóstico, levantamiento de la información, análisis y evaluación del riesgo.

- Con respecto a la línea de acción en comportamiento humano, se determinó en la revisión del plan, que la estructuración de las políticas de regulación y el programa de capacitación anual, son débiles.
- Con relación a la línea de acción de vehículos seguros, en la revisión se evidenció deficiencia en la correcta implementación del plan de mantenimiento preventivo y correctivo y en la seguridad activa y pasiva del vehículo y
- En la línea de acción de atención de víctimas, se presentaron debilidades en la formulación de protocolos y procedimientos de atención a víctimas en caso de accidente al interior de la empresa y no se evidencia la realización de sensibilizaciones ni divulgación de lecciones aprendidas.

Si bien existen herramientas de seguimiento por parte de las empresas, Organizaciones y Entidades públicas y privadas, y que son de responsabilidad del Comité de Seguridad Vial⁹⁹, tales como los indicadores de desempeño como son los de resultados¹⁰⁰ y de actividad¹⁰¹; los cuales les permitirán obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan, o sobre los resultados que se puedan generar, al igual que detecten desviaciones que se produzcan en el desarrollo del proceso; la ANSV no tiene certeza de la aplicación de éstas, por cuanto carece de un mecanismo o procedimiento que le permita requerir a las gerencias de las empresas, para que envíen informes periódicos, en los cuales den cuenta de las acciones, programas, ejecución y análisis del impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país¹⁰²; con lo cual la Agencia lograría determinar los beneficios directos e indirectos que pueda estar arrojando la estrategia, o para identificar las debilidades que se tengan, y así implementar acciones pertinentes, para la mejora de la seguridad vial.

⁹⁹ Comité que lo exige la Resolución 1565 de 2014. En cada Empresa o entidad se diseñará, definirá, programará, gestionará, todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV

¹⁰⁰ Tales como: Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado, Tasa de Accidentalidad Vehicular, Impacto económico de los incidentes de tránsito, Impacto económico de los accidentes de tránsito, Cantidad de Vehículos inspeccionados.

¹⁰¹ Número de personal formado en Seguridad Vial, Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos y número de evaluaciones prácticas de los conductores.

¹⁰² Informes que establece el numeral 7.1 de la Resolución 1565 de 2014.



Se determinó que las limitaciones enunciadas y la deficiente gestión respecto de la implementación, monitoreo, evaluación y análisis de las metas y aplicación de indicadores en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial a nivel nacional y local, limita su objeto de herramienta e insumo técnico que nos determine el cumplimiento de acciones, operaciones y objetivos cuantificables y ponderados respecto del pilar de comportamiento humano, programas y acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV.

Igualmente, imposibilita que dicho instrumento se convierta en la carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, que, desde ese conocimiento o resultado, pueda proporcionar o facilitar la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales para alcanzar vías más seguras.

De lo anterior, la ANSV en su respuesta informa que...” *El Ministerio de Transporte publicó un proyecto de decreto sobre la evaluación de los PESV, mismo que busca verificar, de manera evidenciable, la materialización real de las acciones incluidas en el PESV de las empresas. Como ANSV participaremos en la construcción de los criterios de una guía que utilicen los evaluadores al momento de hacer las visitas de verificación...*”. A su vez, el Ministerio de Transporte responde que *“el aval requerido que deben emitir los organismos de tránsito o quien haga sus veces y algunos casos la Superintendencia de Puertos y Transporte, no ha contribuido de manera eficaz para la pronta formulación, diseño e implementación de los PESV”*.

Además, el Ministerio informa que en el proyecto de decreto se tiene contemplado la eliminación del aval a los PESV y que en las visitas de control se hará el seguimiento y control a la implementación de estos planes. De la evaluación realizada al desempeño de los PESV, se observó que las gestiones de las citadas entidades apuntan a aspectos regulatorios, por lo que lo implementado hasta ahora y lo que se pretende reformar con el proyecto de decreto, no generaría el aporte significativo para la reducción de las altas tasas de accidentes de tránsito en todo el territorio Nacional.

3.2.1.2 ¿Según la ANSV y el Ministerio de Transporte, los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial, han contribuido a la reducción del número de víctimas en accidentes de tránsito?



Hallazgo 13.- Seguimiento a Planes Locales e institucionalización y fortalecimiento de los Comités Locales de Seguridad Vial

De acuerdo a la última actualización del PNSV 2011-2021¹⁰³, el Ministerio de Transporte se encarga del indicador 2.3 “Número de Planes de seguridad vial locales y departamentales formulados e implementados en Colombia”, la ficha técnica 1.4 relacionada con “institucionalizar y fortalecer los comités de seguridad local”, que hace propietario al Ministerio de Transporte y a los Entes Territoriales, así como las funciones de articulación de la ANSV. Y de la ficha técnica 1.11 sobre “Formular los planes locales y departamentales de Seguridad Vial”, que también hace propietario de la acción al Ministerio de Transporte y a las entidades territoriales.

En el PNSV 2011-2021, según la ficha técnica 1.4. “Los Comités Locales de Seguridad Vial son instancias de coordinación que se encargan de articular a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones contempladas en los planes locales y/o programas y/o proyectos de Seguridad Vial y además efectuar el seguimiento de las mismas. En el ámbito nacional se prestará asistencia técnica permanente con el fin de acompañar el proceso de instalación, así como las demás actividades que permitan un óptimo desarrollo y evaluación de los planes locales”.

La ley 1702 de 2013 en el artículo 3 establece que la ANSV “...tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad del gobierno Nacional en todo el territorio Nacional...”.

La Ley 1702 de 2013 establece las funciones de la ANSV, señala en el artículo 9, funciones de Planificación:

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

¹⁰³ Modificado conforme a la resolución 2273 de 2014

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

1.5. “Servir como órgano consultor del Gobierno Nacional y de los gobiernos locales y regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos”,

Y que la misma ley otorga funciones de coordinación y consulta:

7.2. “Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial”.

De igual manera, el Principio de colaboración armónica (art. 113 CN) y de coordinación (art. 6, Ley 489 de 1998), junto con la función de *“coordinar la ejecución de sus planes y programas con las entidades territoriales y prestarles asesoría, cooperación y asistencia técnica”* (No. 5, Art. 59, Ley 489 de 1998).

De acuerdo a la resolución 2273 de 2014, en su artículo 5 le corresponde al despacho del Viceministerio de Transporte “la ejecución, seguimiento y evaluación del “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021”. Hasta la entrada en funcionamiento de la ANSV. Por lo cual el PNSV 2011-2021 con dicho artículo contempla que la ANSV no estaba creada el 6 de agosto de 2014 fecha de expedición de la resolución en mención, y que se requiere un tiempo de transición.

Conforme a las actividades solicitadas en la ficha técnica 1.11 el Ministerio de Transporte emite la “GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL DISTRITALES, MUNICIPALES Y DEPARTAMENTALES”¹⁰⁴., donde especifica procedimientos de evaluación y seguimiento al plan y conformación de Planes Locales de seguridad vial.

Al respecto la ANSV y el MT, indican no conocer la cantidad de planes de seguridad vial departamentales y locales existentes¹⁰⁵, y especifican que: *“... las entidades no están sujetas a reportar ante el ministerio de transporte sus planes locales de Seguridad vial...”*, sin embargo con dicha respuesta y al ser el Ministerio de Transporte propietario de la acción 1.4 y 1.11 (y posteriormente la ANSV), se ignoran los principios de colaboración armónica (art. 113 CN)

¹⁰⁴ Segunda Edición, 2015, (no adoptada por un acto administrativo)

¹⁰⁵ Respuesta al Numeral 1 y 2. En el Oficio de la ANSC, respuesta dada el 9 de mayo de 2018 al radicado de contraloría 2018EE0050699 (ANSV 2018-204-001196-2) y respuesta al numeral 1 y 2 en el Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 MT-20183000179521 en respuesta al oficio CGR 2018EE49706(MT 201883210262762)



y de coordinación (art. 6, Ley 489 de 1998), junto con la función de "...coordinar la ejecución de sus planes y programas con las entidades territoriales y prestarles asesoría, cooperación y asistencia técnica..." (No. 5, Art. 59, Ley 489 de 1998), puesto que éstos participan en el resultado del indicador No. 2.3 del PNSV- 2011-2021. Toda vez que lo expuesto se enmarca dentro de la transición del PNSV 2011-2021 recayendo la propiedad del indicador en la ANSV.

Así mismo, no se están atendiendo las funciones de "seguimiento y evaluación" al PNSV 2011-2021 asignadas a la ANSV y en su momento al MT, definidas en la resolución 2273 de 2014, y en la ley 1702 de 2013.

Ninguna de las entidades reporta información anual sobre el indicador No. 2.3 del PNSV 2011-2021, que se define para el "...Número de planes de seguridad vial locales y departamentales formulados e implementados en Colombia...", cuya periodicidad se dicta de manera anual desde la implementación del PNSV 2011-2021¹⁰⁶. A su vez especifica unas metas relacionadas¹⁰⁷, que, al no conocer los planes locales y su implementación, no se puede obtener el respectivo seguimiento.

En cuanto a ello, la ANSV especifica en informe de Entrega de gestión anexo a la respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones que "...en relación con los reportes de avance sobre los indicadores que tienen que ver con Planes Locales de Seguridad vial, hemos remitido informes a la Oficina de Planeación y a agosto de 2017 se cuentan con 19 Planes Locales de Seguridad Vial..."¹⁰⁸, y en cuadro No. 5 del mismo informe realizan el "reporte de planes locales de seguridad vial" acumulados al 2017, sin embargo este reporte no especifica cuáles de ellos se han implementado, ni tampoco define los entes territoriales respectivos, ni su coincidencia con lo reportado en comunicaciones anteriores. (Ver Anexo 3. Comparativo, Entidades territoriales con convenios entre la ANSV y acompañamientos Ministerio de Transporte)¹⁰⁹. Cabe destacar que este informe corresponde a una entrega de gestión y no se asimila a un reporte de seguimiento a un indicador.

¹⁰⁶ Conforme a lo estipulado el artículo 5 de la resolución 2273 de 2014 le correspondía al MT realizar las funciones de seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

¹⁰⁷ En las cantidades de las metas del indicador 2.3 del PNSV no discrimina si son planes departamentales o municipales, ni si son sectores que influyen en la seguridad vial.

¹⁰⁸ Informe de Gestión (2017) Oscar Efraín Velásquez Salcedo, septiembre de 2017 página 12 cuadro 5.

¹⁰⁹ Se cruzó la información de las 19 entidades territoriales reportadas, y varias coinciden con reporte de periodos anteriores que tenían planes locales de seguridad vial, específicamente (1) Bucaramanga (Santander) Ya tiene PLSV 2012-2013, (2) Manizales (Caldas) Ya Tiene PLSV 2012-2013., (3) Popayán (Cauca) Ya Tiene PLSV 2012-2013, (4) Ibagué (Tolima) Ya Tiene PLSV 2012-2013, (5) Villavicencio (Meta) Ya Tiene PLSV 2012-2013. (6) Barranquilla (Atlántico). Ya Tiene PLSV 2015, (7) Sincelejo (Sucre) Ya Tiene PLSV 2015. (8) Montería (Córdoba). Ya Tiene PLSV 2015. (9) San Andrés y providencia. Ya Tiene PLSV 2015.



Concluyendo, al no realizar seguimiento al indicador No. 2.3 ni a sus metas, el MT y la ANSV no están realizando lo establecido en el artículo 5 de la resolución 2273 de 2014, y la ANSV no estaría llevando a cabo la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país conforme al artículo 3 de la ley 1202 de 2013, y la articulación y coordinación con las entidades territoriales cuya función se encuentra definida en el artículo 9 la ley 1702 de 2013.

En cuanto a los Comités locales y la aplicación de las acciones definidas en la ficha técnica 1.4 del PNSV, el Ministerio de Transporte, especifica haber prestado asistencia técnica en el 2012 con 10 entidades territoriales¹¹⁰, en 2014 a 4 entidades territoriales, en 2015 a 10 entidades, y 2016 a 33 entidades territoriales¹¹¹, con la salvedad que para el 2016 los apoyos no se encontraron enmarcados dentro de un convenio, sino que el ministerio realizó asistencia técnica mediante charlas, capacitaciones y lineamientos de la guía, dichas actividades del 2016 no garantizaban la conformación de los comités locales, y por consiguiente tampoco la formulación del PLSV. Respecto al 2017 como respuesta a las observaciones la ANSV realiza reporte de 19 entidades territoriales a quienes se asistió para realizar el PLSV, y hacen referencia a algunos entes territoriales reportados con PLSV en años anteriores, como es el caso de Barranquilla, Sincelejo, y Montería, los tres reportados para el 2016¹¹².

La información anterior coincide parcialmente con el informe del Ministerio de Transporte (2016) sobre el “Préstamo BID 3078/OC-CO “Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial” Informe II Semestre de 2016” en cuanto a las cifras anuales de asistencias técnicas, sin embargo, no coincide totalmente pues el apoyo técnico especifica que se realizó mediante convenios en diferentes etapas, y MT dice que para el 2016 no fueron convenios sino reuniones, charlas y otras actividades no contractuales. Adicionalmente en dicho informe se presenta una proyección de 100 entidades territoriales apoyadas para el 2017, que según la ANSV en último informe sería de 19 entidades para el 2017 y no de 100 como se proyectó.

¹¹⁰ Respuesta ítem 3.1 y 3.2 del Oficio radicado MT No. 20183000210711 del 29-05-2018.

¹¹¹ Respuesta al Numeral 3. En el Oficio de la ANSV, respuesta dada el 9 de mayo de 2018 al radicado de contraloría 2018EE0050699 (ANSV 2018-204-001196-2) y respuesta al numeral 3 en el Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 MT-20183000179521 en respuesta al oficio CGR 2018EE49706(MT 201883210262762). Especifica los entes territoriales que han tenido acompañamiento técnico o convenios como apoyo a la FT 1.3: Año 2014 (Tunja, Barrancabermeja, Palermo, Pereira), Año 2015(Barranquilla, Boyacá, Sincelejo, Montería, Medellín, San Andrés y Providencia, San Martín La Loba, La Unión(Antioquia), Meta, Girardot, Año 2016 (AMCO- Área Metropolitana Centro Occidente, Aguadas, Anserna, Santiago de Cali, Candelaria, Cerete, Chinchina, Ciénaga, Antioquia, Atlántico, Casanare, Nariño, Don Matias, Envigado, Floridad, La Dorada, La Tebaida, Los Patios, Magdalena, Neiva, Rioacha, Riosucio, Salento, Soacha, Sogamoso, Tocancipá, Tulua, Valledupar, VillaMaría, Yopal, Yumbo, Jamundí).

¹¹² La ANSV en información remitida durante la auditoría reportó no tener acciones al respecto en 2017.



De los apoyos técnicos realizados mediante convenios del 2012 y el 2015¹¹³, cuyo objeto es el de "... Elaborar, revisar, evaluar y ajustar el plan de seguridad vial..." del ente territorial; se verifica que aun cuando el objeto está enfocado al Plan de Seguridad vial, de acuerdo a la guía elaborada por el ministerio de transporte¹¹⁴ en la fase previa para la elaboración del plan local de seguridad vial se debe realizar la conformación del comité local de seguridad vial, por lo cual estos apoyos si se podrían considerar dentro del marco de la ficha 1.4. del PNSV 2011-2021.

Al comparar algunos de los entes territoriales a los cuales el MT prestó asistencia técnica en el 2016, se observa que Soacha, a la fecha no tiene Plan Local de Seguridad Vial (Se encuentra en proceso de contratación), y el Comité Local de seguridad vial está creado solamente para el Plan Estratégico de Seguridad Vial¹¹⁵.

Adicionalmente según la información del SIMIT, de los 33 entes territoriales con asistencia técnica realizada por el ministerio de transporte en el 2016, existen algunos que aun cuando tuvieron asistencia técnica, aún no cuentan con un Comité local de seguridad vial como son: Anserma, Caldas, Valledupar, Casanare. Lo cual evidencia que no se llegó a la creación del comité local de seguridad vial en algunos entes territoriales con las asistencias realizadas por el Ministerio de Transporte y que el ministerio no realizó seguimiento posterior a dichos entes territoriales para definir las razones por las cuales no lo conformaron.

Por otro lado en los Comités locales de seguridad vial ya conformados de algunos municipios se observa una deficiencia en cuanto al seguimiento y evaluación del PLSV, puesto que no están realizando las funciones propias del dicho Comité¹¹⁶;

¹¹³ Oficio radicado MT 2018300022211 DE 06-06-2018.

¹¹⁴ Ministerio de transporte (2015) GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL DISTRITALES, MUNICIPALES y DEPARTAMENTALES. Segunda Edición.

¹¹⁵ Acta de visita del 15 de junio de 2017 con la Alcaldía de Soacha.

¹¹⁶ De acuerdo GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL DISTRITALES, MUNICIPALES y DEPARTAMENTALES. Segunda Edición, si el Plan ya está adoptado, se debe realizar un seguimiento y evaluación del PLSV:

"...3.5 Fase de seguimiento y evaluación.

El seguimiento y la evaluación son fases esenciales en el proceso de implementación del Plan de Seguridad Vial, ya que orientan periódicamente tanto a sus responsables, como a los actores y personal involucrado sobre los avances de cada una de las acciones allí contempladas. Del mismo modo, permite identificar las acciones que ya se han cumplido, las que falta, las que están atrasadas o las que requieren una reformulación para corregir su enfoque, contribuyendo así a un mejor logro del objetivo asociado. El o los responsables deberán dar informes periódicos de seguimiento y evaluación para identificar el nivel de avance de las acciones del PSV, incluyendo conclusiones y recomendaciones y las acciones de mejora."

por ejemplo el presentado por la Gobernación de Cundinamarca como Comité local de seguridad vial¹¹⁷, según las actas del Comité cumple con funciones del Comité estratégico de Seguridad vial¹¹⁸, y solamente realiza el seguimiento al PESV de la Gobernación de Cundinamarca.

En Manizales ¹¹⁹, el Comité local se creó desde el 2012, sin embargo, solamente se creó para apoyar la formulación y estructuración del Plan Local de Seguridad, pero desde su creación no se ha vuelto a reunir. Lo anterior no se encuentra acorde con lo definido en la Ficha técnica 1.4 del PNSV-2011-2021 respecto a las acciones de coordinación, articulación y seguimiento atribuidas al comité de seguridad vial.

Lo anterior, es confirmado por la ANSV en comunicado de respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones en la cual afirma que en la visita a territorios: *"... se ha evidenciado la incipiente capacidad técnica de dichos Comités Locales para dar respuesta a la tarea encomendada. Las constituciones de los miembros de los Comités en algunos casos obedecen a motivaciones individuales y no al interés por el bienestar general desvirtuando así la eficacia de la herramienta, no solo por la naturaleza de sus miembros sino por el funcionamiento mismo del órgano de seguimiento..."*. y que *"...El ente territorial debe tener una diagnosis clara de la problemática en el territorio de su jurisdicción de tal manera que el Comité se convierta en una herramienta de concertación de las medidas y, por ende, de efectivo apoyo a la hora de formular y evaluar los PLSV, no en una mera formalidad tal y como se evidencia actualmente..."*.

¹¹⁷ El comité de seguridad vial de la Gobernación de Cundinamarca que presentó la gobernación está creado y reglamentado mediante el Decreto 489 de 2016 como consta en el acta de visita del 8 de junio de 2018 realizada entre la gobernación de Cundinamarca (Secretaría de Movilidad), ANSV y CGR, sin embargo de acuerdo al artículo primero del decreto mencionado, este se crea como *"...órgano asesor para la planeación, diseño, definición e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial " PESV" y para la ejecución y medición de las acciones necesarias para su puesta en marcha..."*.

¹¹⁸ Acta de visita del 8 de junio con Gobernación de Cundinamarca, ANSV y CGR; entregaron actas de reunión en archivos digitales en cumplimiento a los compromisos generados en la misma; La gobernación entregó 3 archivos digitales con nombres: actas comite 1.pdf, ACTAS COMITE 2. PDF y ACTAS COMITE 3.pdf, dentro de las cuales se especifican acciones como la caracterización de vehículos manejados de la gobernación, señalización de los parqueaderos de la gobernación, diagnóstico de los parqueaderos, planos para señalización y demarcación de los parqueaderos, capacitación de conductores para funcionarios de la gobernación entre otras.

¹¹⁹ En cuanto a las actas, el Municipio informó lo siguiente: "Las actas del comité local de seguridad vial fueron remitidas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial como requisito para la realización del convenio, dado que el comité se conformó para apoyar la formulación y estructuración del Plan Local de Seguridad Vial, este comité no se ha vuelto a reunir" ver oficio No. 2018ER0054868 recibida el 29/05/18, numerales 7 y 8.



Cabe destacar que en respuesta de la ANSV 20181800011641 de 06-06-2018, la ANSV especifica que para la ficha técnica 1.4, “...en la actualidad se está realizando un panorama general de las entidades territoriales y sus comités locales, para proceder a elaborar un plan de asistencia y acompañamiento a las actividades planificadas en las mismas...”, sin embargo, no se entregaron soportes y la gestión mencionada corresponde a la vigencia de 2018 la cual no es objeto de evaluación.

En conclusión, las acciones presentadas por el MT y la ANSV, solamente se realizaron para los años 2012, 2014, 2015, 2016 y 2017 como un apoyo a la elaboración de planes locales por parte del MT y la conformación del comité local, sin embargo, algunos comités no han sido conformados incluso con posterioridad al apoyo técnico respectivo, y algunos casos los conformados no están realizando las funciones que deberían, falencias que han sido identificadas por la ANSV, pero para lo cual no se especifica tomar medidas en el periodo de corte de la presente auditoría.

Las anteriores deficiencias se presentan debido a la ineficiente entrega de acciones de acompañamiento técnico del Ministerio de Transporte a la ANSV pues no da continuidad de las acciones de asistencias técnicas realizadas por el MT, en la medida que se proyectaba con el informe del BID. Así mismo se presenta una ineficiencia durante la transición en la cual el MT no realizó acciones correspondientes del PNSV 2011-2021 en cuanto a seguimiento de los PLSV.

Así mismo un posible desconocimiento de labores ejercidas de acuerdo al PNSV 2011-2021 de los diferentes actores por ejemplo de los indicadores que debe llevar el Ministerio y la ANSV, aunado a la falta de actualización y revisión del PNSV 2011-2021 por parte de la ANSV¹²⁰, quien debe realizar una revisión cada dos años del mismo para verificar el cumplimiento y en caso dado ajustarlo¹²¹.

Por otro lado, en respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones, la ANSV especifica que la Dirección técnica de coordinación

¹²⁰ Oficio ANSV 20181800009741 del 17 de mayo de 2018.

¹²¹ En el oficio respuesta a las observaciones realizadas por la CGR, la ANSV especifica que el plazo para actualización del PNSV 2011-2021 es noviembre de 2018, contándolo desde que la ANSV tiene el director en titularidad es decir desde el 18 de noviembre de 2016. Sin embargo, la ANSV empezó a funcionar desde 31 de agosto de 2015 con el nombramiento del director encargado por parte del Ministerio de Transporte mediante el convenio 464 de 2015. Incluso desde allí se asignan recursos, y se celebran convenios con entidades territoriales, lo cual se refleja en los convenios vigencia 2015.

Al respecto se evidencia que la ley 1702 de 2013 al definir la función a la ANSV de actualización del PNSV. En el Artículo 9 del numeral 1.2. No especifica requisito de considerar dicha dirección de titularidad y que el PNSV se expidió desde el 6 de agosto de 2014, y por ende va a cumplir casi 4 años sin tener ninguna revisión. Cabe destacar que el primer PNSV se emitió mediante la resolución 1282 de 2012 del 30 de marzo de 2012, y se actualizó un poco mas de 2 años después mediante la resolución 2273 de 2014 del 6 de agosto de 2014.



interinstitucional, contaba con reducido personal desde el 2015 al 2016 para ejecución de actividades definidas en esta observación. Aunado a que la *“...tarea de la magnitud asignada en el PNSV desbordaría las capacidades de la ANSV con la estructura actual...”*.

Igualmente, la deficiente gestión de los Entes Territoriales en cuanto a capacidad institucional y recursos afectan el desempeño de los Planes y Comités Locales de Seguridad Vial. Lo cual es reforzado con la observación de la ANSV en respuesta a las observaciones de la CGR respecto a los comités locales y a los planes locales de seguridad vial.

En consecuencia, durante el periodo analizado, no se cumplieron las metas relacionadas a los planes locales y comités locales, la ANSV tiene conocimiento de las acciones previstas en el marco de los convenios firmados con la ANSV, pero desconocen las acciones locales ejecutadas por municipios o departamentos a nivel Nacional sobre seguridad vial, lo anterior imposibilita una articulación en el corto y mediano plazo, pues se desconoce los lugares del país en los cuales se están ejecutando acciones de seguridad vial.

Adicionalmente, la no existencia de comités locales implica que no se tenga seguimiento al PLSV, por lo tanto, se desconozcan las acciones realizadas y el impacto de las mismas. Lo cual repercute a nivel Nacional en el desconocimiento del impacto del mismo de acciones específicas, y la evaluación respectiva de las acciones realizadas. Cabe destacar que el monitoreo en términos de resultados de morbilidad no sería suficiente para evaluar la eficiencia de las acciones realizadas, por lo tanto, no se sabría cuales fueron efectivas para mejorar la inversión pública y realizar una mejor planeación.

Hallazgo 14.- Convenios y Planes Locales de Seguridad Vial

La resolución 1282 de 2012, en el artículo 5 define que *“Los Planes de Seguridad Vial que desarrollen los departamentos, las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos se harán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado en la presente resolución...”* Aplicable para el PNSV 2011-2016, en el cual ya se definían el tema de los planes de seguridad vial de departamentos, las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos.

Así mismo, considerando que el artículo 20 de la ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la ley 1753 de 2015 permite a la ANSV celebrar convenios con autoridades de tránsito. También de acuerdo al artículo 4 de la resolución 2273 de 2014, el Ministerio de Transporte, dan los lineamientos en el nivel territorial sobre los planes locales de seguridad vial: *“Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se*



armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial, adoptado en la presente resolución.”

Los convenios para las vigencias del 2015 y 2016 especifican que el ente territorial debe presentar el proyecto conforme a la “GUIA PARA LA PRESENTACIÓN DE PROYECTO DE FINANCIACIÓN O COFINACIACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, PARA ENTIDADES TERRITORIALES” versión 1 y 2, y que ésta a su vez especifica como requisito para presentar el Proyecto, que el municipio debe tener el PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL.

Respecto a los criterios indicados, se observó que los planes locales de seguridad vial no fueron exigidos para la suscripción de algunos convenios del 2016 y del 2017, por lo tanto, las acciones aprobadas en los entes territoriales para su ejecución pueden llegar a ser aisladas, sin una planeación adecuada.

Al respecto, la ANSV especificó que *“todos los convenios se encontraban amparados en acciones propias del plan local o departamental de seguridad vial ya fuese que este mismo estuviera previamente formulado y adoptado por la entidad territorial, o en su defecto estuviera en un trámite de formulación”*¹²². Condición que se corrobora para los convenios firmados en el 2015 con el municipio de Manizales, quien en comunicación No. 2018ER0054868 recibida el 29/05/18, numeral 6, especifica *“... El Plan Local de Seguridad Vial de Seguridad Vial fue previo al convenio y hace parte de los insumos solicitados por la Agencia para la firma del convenio 10.”* y que con la comparación con los convenios realizados para elaboración de planes locales del MT se verifica que *Estos convenios tenían Plan Local de Seguridad Vial antes de suscribir el convenio.*

Para los convenios del año 2016, algunos como el de Soacha antes de firmar el convenio no se contaba con un plan local de seguridad vial, y como lo especifica en el acta de visita No. 3 del 6 de abril de 2017, la ANSV solicita el Plan Local de Seguridad vial, pero el municipio presenta el Plan estratégico de seguridad vial.

Cabe destacar que para esta fecha la entidad territorial debía presentar el proyecto siguiendo la “Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial para entidades territoriales”. Versión 2, en la cual, como requisito para la presentación de un proyecto, se considera “Que las entidades territoriales cuenten previamente con un Plan Local, Distrital, Municipal

¹²² Oficio radicado No. ANSV-20181800011641 de 06-06-2018

o Departamental de Seguridad Vial”. Tras terminar el convenio y a junio de 2018, el municipio de Soacha no tenía el Plan Local de Seguridad Vial¹²³.

Para la vigencia del 2017, el procedimiento presentado por la ANSV¹²⁴ en diagrama de flujo especifica que se revisa si el municipio cuenta con un PLSV, y que si no se inicia con un proceso de asistencia técnica, sin embargo posteriormente aclaran que “...dicha asistencia no está condicionada a la firma del acto administrativo o suscripción del convenio interadministrativo....”¹²⁵

Al revisar algunos objetos de los convenios suscritos en el 2017, se observa que los mismos están referidos al Plan Nacional de Seguridad vial y no a un Plan Local de Seguridad vial que Considere acciones específicas asociadas a la problemática de cada ente territorial. Tal como se observó de la muestra tomada de convenios del 2017 para Buenaventura, Caldas, y Viterbo¹²⁶, estos entes territoriales no tienen una asistencia técnica por parte del MT y según la revisión del convenio 31 de 2017 suscrito con el departamento de Caldas¹²⁷ tampoco cuentan con PLSV (Anexo 3. Comparativo, Entidades territoriales con convenios entre la ANSV y acompañamientos Ministerio de Transporte). Por lo tanto, no habría acciones específicas enfocadas a atender problemáticas previamente identificadas en materia de seguridad vial por los municipios o departamentos en virtud de la elaboración de PLSV.

De los 8 convenios revisados, 5 contaban con plan local de seguridad vial y 3 se encuentran en proceso de formulación a pesar que algunos ya terminaron actividades (Ver anexo 4. Resumen de respuestas dadas por las gerencias). El proceso de formulación implica que no tienen Plan Local de Seguridad vial al momento de suscribir el convenio.

Al respecto la ANSV en oficio ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 respuesta a observaciones, reconoce inexistencia de planes locales en las entidades territoriales, y por ende realiza un replanteo de requerimientos para la asignación recursos mediante convenios, lo cual realiza para el 2017 conforme a un documento “INSTRUCTIVO PARA LA PRESENTACIÓN DE PROYECTOS” de

¹²³ Acta de visita 15 de junio de 2018 realizado entre la ANSV, Secretaría de Movilidad municipio de Soacha, y CGR.

¹²⁴ Respuesta 6.3. Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 MT-20183000179521 en respuesta al oficio CGR 2018EE49706(MT 201883210262762)

¹²⁵ Oficio radicado No. ANSV-20181800011641 de 06-06-2018

¹²⁶ Oficio radicado No. ANSV 20181800004371 de 01-03-18. Listado de convenios, para los municipios mencionados se especifica que las acciones son respecto al Plan Nacional de Seguridad Vial, no a un Plan Local o departamental de Seguridad vial como los demás convenios de la misma fecha.

¹²⁷ Informe Contraloría General de la República. Gerencia de Caldas.



fecha septiembre de 2017 ¹²⁸, en el cual se especifica que “las actividades deberán plantearse en términos de estudio diagnóstico y construcción del Plan Local de Seguridad Vial”, y que bajo dicho referente se incluye dentro de los convenios del 2017, la inclusión del numeral *“En el evento en el que EL MUNICIPIO no cuente con Plan Local de Seguridad Vial, deberá destinar una parte de los recursos del proyecto para la formulación, adopción e implementación del mismo.”* Se corrobora la inclusión del numeral en los convenios vigencia 2017 con entes territoriales como Buenaventura, Cesar, Valledupar entre otros. Sin embargo, de los mencionados, Buenaventura y Cesar por ejemplo se firmó posterior a la fecha del instructivo, por lo cual no se establece dicho documento como soporte a la inclusión en los convenios del numeral 11.

Al incluir en el convenio la obligación de definir un PLSV, se evidencia en los proyectos y sus cronogramas de actividades, que éstas se programan de manera paralela a la elaboración del PLSV sin que se tenga la certeza de la planificación adecuada de las acciones por parte del ente territorial. Cabe destacar según Informe de Gestión ¹²⁹ se planteaba como primera actividad *“...formular el Plan de Seguridad vial de su entidad territorial...”*, empero esto no se evidencia en los cronogramas que se adjunta en los proyectos presentados por los entes territoriales aprobados en dichos periodos. *Por ejemplo, en Cesar y Valledupar de la vigencia del 2017.*

Ahora bien, para el 2016 muchos convenios se firmaron porque se tenía alguna asistencia técnica como se evidencia en los considerandos del numeral 11:

“...Que el municipio cuenta con la capacitación “apoyo técnico a entes territoriales y organismos de tránsito en la construcción de su política local de Seguridad vial”. Teniendo en cuenta la voluntad y disposición del municipio para elaborar se Plan Local de Seguridad Vial, en el marco de los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad vial 2011-2021, se inició con la asesoría y el acompañamiento técnico para elaboración de su Plan Local de Seguridad Vial...”

Lo cual corrobora que algunos convenios se firmaron sin que el municipio contara con un PLSV, y para los casos de los convenios vigencia 2016, la no inclusión de una salvedad como la generada para los convenios vigencia 2017 en el que se da la obligación de generar el PLSV con recursos mismos del convenio, implica que

¹²⁸ El instructivo para la presentación de proyectos es un documento del cual no se anexa acto administrativo de adopción, ni es uno de los documentos asociados a convenios vigencia 2017, y es posterior a la firma de algunos convenios, por ejemplo, el convenio de Cesar 016 de 2017 cuya fecha de firma es el 2016.

¹²⁹ Referido en el oficio ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 respuesta a observaciones de la ANSV, en el cual se anexa el Instructivo para la presentación de proyectos. Pág. 16 junio 29 de 2017.



se encuentren situaciones como la del municipio de Soacha previamente comentada.

Las anteriores deficiencias son causadas en parte porque la estructuración del PNSV 2011-2021 no consideró la capacidad de algunos entes territoriales en cuanto a recursos y capacidad técnica¹³⁰, es decir que el personal territorial en algunas zonas no tiene las competencias para desarrollar las acciones respectivas con la planeación requerida para optimizar recursos y por si solos no se gestionaron planes locales de seguridad vial, situación que se encuentra requerida desde la adopción de la primera versión del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 con la resolución 1282 de 2012 en su artículo 5.

Adicionalmente, no se está dando la importancia a los PLSV que se han trabajado desde el 2012 con los entes territoriales, puesto que en el año 2016 se realizaron asistencias técnicas sin generar Planes Locales.

Adicionalmente la ANSV en la respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones *"...identifica la inexistencia de Planes Locales en entidades territoriales, encontrándose con la realidad que le obliga a replantear los requerimientos, para tomar acciones enfocadas a atender la problemática coyuntural..."*.

En consecuencia, se pierden los beneficios para los cuales se han creado los planes locales dentro de un marco Nacional como los referenciados en la GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL DISTRITALES, MUNICIPALES y DEPARTAMENTALES. Segunda Edición, 2015¹³¹, y se desestima las funciones de planeación que pudiese realizar la ANSV en coordinación con los entes territoriales.

¹³⁰ Capacidad técnica cuya deficiencia expone la ANSV en el oficio ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 respuesta a observaciones. En el of de la respuesta a la OBSERVACION 17 seguimiento a planes locales e institucionalización y fortalecimiento de los comités locales de seguridad vial.

¹³¹ Ministerio (2015) Guía metodológica para la elaboración de planes de seguridad vial distritales, municipales y departamentales, *"La formulación y la implementación de planes de seguridad vial evidencia múltiples beneficios para las entidades territoriales, como se muestra en la literatura (Federal Highway Administration, 2008), (World Health Organization, 2006):*

- *Mitigación y/o disminución de accidentes de tránsito: permite identificar y priorizar las acciones locales con mayores probabilidades de producir buenos resultados.*
- *Desarrollo de alianzas: proporciona a las instituciones locales la oportunidad de mejorar las relaciones con la comunidad, las organizaciones interesadas, y las agencias gubernamentales; desarrollando alianzas y convenios entre las partes, para la consecución de las metas.*
- *Enfoque proactivo: muestra a la sociedad y al nivel político las acciones y la gestión que se está desarrollando para reducir sistemáticamente los accidentes de tránsito.*
- *Participación: promueve que las comunidades tengan una postura responsable y creativa frente al tema.*
- *Focalización en la financiación: posibilita una justificación sólida para la obtención de la financiación.*



Hallazgo 15.- Desempeño de los convenios¹³²

De acuerdo al artículo 20 de la ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la ley 1753 de 2015, la ANSV tiene la potestad para "... apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como la policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente".

Los Convenios celebrados entre la ANSV y los entes territoriales del 2015 al 2017 en sus diferentes versiones (vigencia 2015, 2016 y 2017), especifican los tiempos de ejecución, los objetivos, el seguimiento y funciones realizado por el comité técnico Operativo de Seguridad vial, la aprobación de informes, entre otras.

Teniendo en consideración los criterios anteriores y revisando los convenios y sus resultados, se puede concluir que en la implementación de los convenios de los departamentos y los municipios seleccionados se presentan deficiencias debido a: (1) El avance de las actividades no es la esperada para los convenios de acuerdo al cronograma, y la ejecución de algunos convenios no es total (2) No se realiza el seguimiento periódico mensual a todos los convenios, (3) Los tiempos desde la firma del convenio hasta el inicio de ejecución son demasiado extensos y el desembolso hacia las entidades territoriales demorado, los convenios duraron más del plazo establecido (4) Las metas y objetivos planteadas para cada proyecto en la etapa inicial no se han cumplido en algunos casos, (5) No se registra seguimiento a cada convenio en cuanto a la accidentalidad vial por el año establecido según la Guía.

A continuación, se analiza cada una de estas deficiencias:

-
- *Alienta la corresponsabilidad: define las responsabilidades institucionales y los mecanismos de la coordinación de las acciones.*
 - *Compromiso político: asegura y promueve el compromiso político a nivel local, toda vez que se convierte en un mecanismo de control social.*
 - *Actividades consensuadas: propicia la construcción de una visión consensuada de las acciones a realizar entre los actores públicos, privados y la sociedad civil.*
 - *Seguimiento: plantea el monitoreo tanto del progreso, como de la eficacia de las acciones y estrategias que contenga.*
 - *Retroalimentación: posibilita la reformulación de las acciones con base en los resultados obtenidos y los cambios en el entorno."*
 - *Trabajo intersectorial: permite que las instituciones desarrollen intervenciones y optimicen los recursos, por medio de acciones coordinadas entre sectores.*

¹³² Los convenios específicamente revisados se encuentran de acuerdo al anexo 4. Resumen de respuestas dadas por las gerencias.



(1) El avance de las actividades no es la esperada para los convenios, puesto que se presenta para diferentes vigencias varios convenios sin ejecución o con ejecución parcial de acuerdo a lo especificado por la ANSV¹³³. Lo anterior al analizarse dentro del principio de eficacia, desestima la celebración de los convenios propiamente porque no se cumplió el total de actividades para las cuales fueron suscritos.

(2) El seguimiento periódico de acuerdo a los convenios, se debe realizar de dos maneras, la primera mediante la reunión mensual del comité técnico operativo de seguimiento, y la segunda mediante los informes mensuales; Dichos informes deben ser aprobados por el comité técnico operativo de seguimiento. Sin embargo, de los 8 convenios revisados ninguno tiene reuniones mensuales completas, y en algunos casos como el de Cundinamarca y Caldas solo se efectuó la primera reunión del comité, en cuanto a los informes mensuales solamente 4 presentaron los informes periódicos desde la aprobación del Cronograma en el comité técnico operativo, cabe desatacar que no se encontró aprobación en comité de los informes excepto para un informe de Manizales¹³⁴ (Ver Anexo 4 Resumen de respuestas dadas por las gerencias).

(3) De los 8 convenios revisados, se presentaron tiempos desde la firma del convenio, hasta la firma del acta de inicio que varían desde 2 días hasta 5 meses. El porcentaje de estos tiempos respecto duración final de los convenios es: Medellín convenio 12/2015 (33.3 %), Tunja convenio 30/2016 (33.6 %), Chinchiná convenio 5/2016 (5,1%), Manizales convenio 10/2015 (34,2%), Riosucio convenio 7/2016(0.8%), Caldas convenio 31/2017 (8.3 %), Cundinamarca convenio 23/2017 (23,1%), Soacha convenio 29/2016 (20%). Por lo tanto, en varios casos, el convenio respecto a su duración tomó un porcentaje considerable en el que no hubo ejecución presupuestal ni física.

La ANSV en respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones específica "... en razón a que la identificación de la necesidad de convenio se hacía en territorio, una vez firmado se procedía a diseñar el proyecto en el cual se

¹³³ Oficio radicado No. ANSV-20181800011641 de 06-06-2018. Especifica que:

Item	2015	2016	2017	Total	Observaciones
No. Convenios liquidados sin ejecución	0	5	4	9	Entiéndase liquidados sin ejecución convenios que no recibieron desembolso
No. Convenios liquidados con ejecución parcial	8	2	0	10	Entiéndase ejecución parcial aquellos convenios con un solo desembolso

La ANSV en dicha respuesta no incluyó la justificación de los convenios sin ejecución o con ejecución parcial.

¹³⁴ En Acta de Comité Técnico No. 6 del 20/12/2016, se aprueba el informe del mes de noviembre del convenio 10 de 2015 de Manizales- Caldas.



construía el plan metodológico que es el insumo principal del primer Comité Técnico Operativo en el cual se firma el acta de inicio. Lo anterior explica las variaciones en los tiempos de inicio, es de resaltar que esto no reducía los tiempos de ejecución, en razón a que el periodo del convenio se ajustaba a la fecha del acta de inicio...”

Sin embargo, desde la firma del convenio a la firma del acta de inicio, a pesar de tener recursos asignados y disponibles, no se reflejan en la ejecución de acciones con celeridad, y evidencia un problema en la planeación del ente territorial al construir los “*planes metodológicos*” con posterioridad a la firma del convenio.

Por otro lado, en cuanto a ejecución financiera por parte de la ANSV, los primeros desembolsos se realizaron en un periodo aún mayor. Desde el inicio del convenio hasta el primer desembolso a los entes territoriales, se presentaron tiempos alrededor de: 1,1 a 8,17 meses. El porcentaje de dichos tiempos respecto al total del convenio es Medellín convenio 12/2015 (54.4 %), Tunja convenio 30/2016 (NR¹³⁵), Chinchiná convenio 5/2016 (16,8%), Manizales convenio 10/2015 (54,4%), Riosucio convenio 7/2016(14%), Caldas convenio 31/2017 (13,1 %), Cundinamarca convenio 23/2017 (27,2%), Soacha convenio 29/2016 (52,2%).

Por último, la duración inicial del convenio, se ha modificado de tal forma que se han presentado incrementos en la duración de los convenios, tan críticos como los del 2016, cuyo plazo promedio era de 2 meses de ejecución. El porcentaje de aumento respecto del plazo final al plazo inicial para los 8 convenios revisados es de: Medellín: Convenio 12/2015 (25 %), Tunja: convenio30/2016 (346%), Chinchiná convenio 5/2016 (211%), Manizales convenio 10/2015 (25%), Riosucio convenio 7/2016 (176%), Caldas convenio 31/2017 (100%), Cundinamarca convenio 23/2017 (63%), Soacha convenio 29/2016 (689 %).

De lo anterior, existen deficiencias evidenciadas por ejemplo para el caso de Medellín quien a pesar de haber cumplido la meta se presentaron atrasos en la ejecución del convenio tal como lo menciona en la información recopilada por la Contraloría:

“En el marco del Convenio 012 de 2015 con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se presentó deficiencia e inoportunidad en la ejecución presupuestal y física, toda vez, que el Convenio 012 se firmó el 28 de diciembre de 2015, con un plazo de ejecución entre 02 de junio de 2016 y el 31 de diciembre de 2016, pero, el

¹³⁵ No se encontró la fecha exacta del primer desembolso.

primer desembolso por parte de la ANSV se entregó 02 de septiembre de 2016 (como se evidencia en el informe No. 4 del mes de septiembre), debido a la reestructuración administrativa que presentó la ANSV.

A su vez, se evidencia en el acta de comité técnico N° 5 del 17 de Noviembre de 2016 y el informe N°6 del mes de noviembre de 2016, que se generó un retraso en el desembolso de \$2.005.682.431, 50% restante, por parte de la Agencia Nacional para la Seguridad Vial lo que retrasó la ejecución de los subcontratos derivados de este convenio.

Por último, se tuvieron retrocesos y demoras en la aprobación del plan de medios suscrito en el Convenio, por parte de la ANSV y la Presidencia de la República, el plan fue entregado en 5 ocasiones por el equipo de la Secretaría de Movilidad encargado de éste y, devuelto cuatro veces por distintos profesionales de la ANSV que no llevaban la continuidad de los ajustes, lo que causó retrocesos en la aprobación, que finalmente se dio en diciembre de 2016.¹³⁶

En conclusión, los convenios se ejecutaron, o están ejecutando, pero no bajo el principio de eficiencia de ejecución presupuestal y física, que se subsanó con la adición en tiempos que se han requerido para sus actuaciones. Generando demoras en la ejecución de medidas de seguridad vial, que repercuten en los resultados obtenidos.

(4) Los objetivos-metas planteados para cada convenio en materia de seguridad vial no se han cumplido (Específicamente en el proyecto inicial).

Por ejemplo, para Cundinamarca, la meta "...Reducir el número de muertos para el 2019 a 431, en concordancia con el PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL 2016-2020..."¹³⁷ y pese a que el convenio se encuentra en ejecución y los resultados se podrían esperar para el 2018, la meta planteada se encuentra por debajo de las cifras reales de víctimas fatales. (Ver Cuadro 22).

Cuadro 22. Comparación Víctimas Fatales con metas proyectadas del convenio del departamento de Cundinamarca y PNSV

ÍTEM	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019
META CONVENIO					479	463	447	431
VÍCTIMAS FATALES	502	453	478	547	613	613		

Fuente: ONSV – Convenio ANSV Gobernación de Cundinamarca

¹³⁶ Informe de la gerencia de Antioquia (2018).

¹³⁷ Acta de reunión de Cundinamarca 8 de junio de 2018, y el proyecto presentado por la Gobernación de Cundinamarca.

(5) La ANSV no ha realizado el seguimiento en todos los casos a los indicadores de accidentalidad que debería tener conforme a cada proyecto radicado.¹³⁸ El seguimiento a los convenios se ha enfocado en su mayoría a las actividades ejecutadas y a la parte financiera, mas no de realizar seguimiento a los resultados esperados en cuanto a accidentalidad vial. Por lo tanto, la evaluación respecto a la efectividad del convenio, no se está realizando para todos los casos.

Cabe destacar que para las dos versiones de la Guía metodológica para presentar los planes locales (no adoptada por acto administrativo, pero de carácter incluyente por el convenio en el 2015 y el 2016¹³⁹ (Ver Anexo 5 Comparativo de convenios y estudios previos vigencia 2015-2016-2017.), se especifica que las cifras se deben reducir en el año siguiente a la ejecución de las actividades del convenio, lo cual implicaría una revisión posterior a la finalización del convenio en temas de reducción de víctimas por accidentes de tránsito.

La ANSV en respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones, especifica que "...la fijación de metas e indicadores de seguridad vial en los territorios no obedece a una metodología estandarizada..."; Lo que corrobora que se toman diferentes tipos de indicadores para cada convenio, cuyo resultado conlleva a evaluaciones no estandarizadas.

Adicionalmente, especifica que el seguimiento a las cifras de movilidad se realiza a través del observatorio de seguridad vial, sin embargo se ignora que el convenio establece una supervisión al mismo y el objeto para todos los casos está relacionado con la reducción de las tasas de mortalidad.

Las anteriores deficiencias, se presentan debido a la falta de oportunidad en la asignación del recurso humano de la ANSV, y la falta de evaluación de las metas del proyecto y las líneas base del objeto del mismo.

Adicionalmente, la ANSV especifica en respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 a observaciones como causantes del bajo desempeño de los convenios

¹³⁸ Se encontró seguimiento para Manizales en el Informe No. 4 que están relacionadas con la accidentalidad vial, sin embargo en Cundinamarca, Soacha entre otras no se realizó dicho seguimiento.

¹³⁹ Dentro de las consideraciones del convenio de 2015 (numeral 12) y 2016 (numeral 13), se especifica que:
El ente territorial "con sujeción a los requerimientos y procedimientos contenidos en el documento denominado **"Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial, para entidades territoriales"**, elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial presentó a consideración de LA AGENCIA el proyecto"

Adicionalmente, en la Cláusula VIGESIMA para los convenios de 2016 hace parte del convenio los documentos de los estudios previos en el cual se toman como especificaciones técnicas la GUIA respectiva.



vigencia 2015: la falta de personal contratado de manera oportuna para realizar seguimiento requerido, el cambio administrativo en la dirección de la Agencia; de los convenios vigencia 2016 el tiempo limitado asignado para su ejecución, “... Los tiempos de los procesos de contratación no son uniformes, se presentan inconsistencias que no permiten llevar a buen término la adjudicación, lo que incrementa los tiempos precontractuales de 3 meses a más de 6. Entre estas inconsistencias se encuentran: no presentación de oferentes, presentación de oferentes que no cumplen con los requisitos, errores en los pliegos, entre otros...”, tiempos adicionales debidos a la exigencia de ajustarse al Plan Operativo Anual de Inversión que de acuerdo con Decreto 111 de 1996, artículo 8, Estatuto Orgánico de Presupuesto es el instrumento para programar las inversiones anuales de los entes territoriales, lo que “... implica adaptarse a los tiempos de aprobación por parte de consejos municipales y asambleas departamentales que en algunos casos presentan retrasos importantes, afectando la financiación de los proyectos y por ende su ejecución”.

En consecuencia, durante el periodo analizado se presenta una inoportunidad de ejecución de presupuesto y actividades físicas, lo cual contribuye a que no se alcancen las metas de reducción de accidentalidad en los tiempos previstos en el PNSV 2011-2021.

Hallazgo 16.- Articulación de metas del convenio con el PNSV¹⁴⁰

El PNSV- 2011- 2021 en su numeral 4.3. “objetivos del plan nacional de seguridad vial PNSV 2011 – 2021”, establece que el objetivo que Colombia adopta sobre seguridad vial, a nivel general es: “Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021”.

La línea base para determinar el cumplimiento de la meta de acuerdo al PNSV 2011-2011 en su numeral 4.3. corresponde a “el promedio desde el 2005 al 2012”, y que la disminución se considera gradual no homogénea con porcentajes de reducción más bajos en los primeros años “hasta llegar a un porcentaje de reducción de 4,5% anual en los últimos dos años del PNSV”, y que se establecen las metas anuales en la figura 41. Objetivos generales y específicos, del mencionado Plan.

¹⁴⁰ De los 45 convenios referidos a los departamentos de Antioquia, Atlántico, Boyacá, Caldas, Cauca, Cesar, Cundinamarca, Santander, Tolima y Valle del Cauca y sus municipios, se seleccionaron 22 convenios, los cuales se detallan en el anexo 6. Verificación cumplimiento con PNSV de cifras en municipios y departamentos.



Así mismo, la Ley 1702 de 2013, en su artículo 9, numeral 7.2 establece la función de *“Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL”*.

Considerando que mediante la resolución 1282 de 2012, en el artículo 5, establece que *“Los Planes de Seguridad Vial que desarrollen los departamentos, las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos se harán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado en la presente resolución.”* Aplicable para el PNSV 2011-2016, en el cual ya se definían el tema de los planes de seguridad vial de departamentos, *las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos*.

Con la resolución 2273 de 2014 Ministerio de Transporte, en su artículo 4, se dan los lineamientos en el nivel territorial, para lo cual se especifica *“Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial, adoptado en la presente resolución.”*

Teniendo en cuenta los criterios anteriores y al revisar los resultados en cifras oficiales de accidentalidad vial, los convenios, y las líneas bases por territorio de acuerdo al PNSV 2011-2021, se evidencia que las metas de los convenios no se articulan con el PNSV, algunas no son cuantitativas, y en su mayoría las metas de los mismos se encuentran por debajo de lo esperado por el PNSV. Cabe destacar que en esta revisión se analizaron las metas respecto al PNSV 2011-2021 de 22 convenios que corresponden a los departamentos y sus municipios elegidos (Ver Anexo 6. Verificación cumplimiento con PNSV de cifras en municipios y departamentos).

Por lo tanto, no se han alcanzado las cifras esperadas de reducción de víctimas fatales para la mayoría de convenios celebrados con departamentos y municipios que integra la selección de esta auditoría. Cabe destacar que se hace la salvedad sobre la información utilizada de las cifras puesto que:

- (1) Algunas víctimas fatales en los reportes del ONSV no se asignan espacialmente a ningún ente territorial y las cifras de víctimas fatales del 2005 al 2012 del ONSV no coinciden con las cifras del PNSV-2011-2021.
- (2) Las cifras de víctimas fatales de los municipios no se concilian con la ANSV, y los municipios manejan sus propias cifras, dado que la información que



tienen actualmente el ONSV se basa en datos de medicina legal, y por ejemplo en Soacha, las cifras manejadas por el municipio son inferiores a las del ONSV puesto que el municipio realiza la revisión de muertes de acuerdo al lugar de ocurrencia del accidente, pero medicina legal considera el sitio de fallecimiento¹⁴¹. Adicionalmente las cifras de seguimiento a los convenios que presenta la ANSV son realizadas comparativamente con el año anterior, pero no tienen en cuenta los objetivos del PNSV 2011 - 2021, para los cuales establece unas metas de tipo cuantitativo, para un periodo establecido, sin embargo, se evidencia que algunos proyectos como el de Soacha, no incluyen una meta cuantitativa dentro del mismo, por lo anterior, en visita respectiva se consultó y según el Plan de Desarrollo del municipio especifica una reducción del 5%, lo cual no coincide con las metas de reducción previstas en el PNSV-2011-2021 para el mismo periodo.

Como resultado de la comparación del comportamiento de las víctimas fatales con las metas del PNSV, se observa que de los 22 convenios seleccionados solamente Medellín y Tunja cumplen con lo establecido en el PNSV bajo el periodo de estudio. Si se analiza el siguiente año apenas se finaliza el convenio, de los 22 convenios de los departamentos objeto seleccionados, 14 se encuentran en periodo de observación de resultados, y de estos 5 cumplen con la meta del PNSV para dicho año, Tunja (Convenio vigencia 2016) se reporta sin ejecución¹⁴², Bucaramanga (Convenio vigencia 2015) y Barranquilla (Convenio vigencia 2015) tuvieron una ejecución parcial, y Medellín (Convenio vigencia 2015) y Chinchiná (Convenio vigencia 2016) se ejecutaron totalmente. (Ver Anexo 6. verificación cumplimiento con PNSV de cifras en municipios y departamentos).

Al respecto, la ANSV y el MT reportan cifras de víctimas fatales comparadas con años anteriores¹⁴³ para estimar si el convenio cumplió o no cumplió las metas, sin embargo no considera las definidas dentro del PNSV, para el cual tal como se indicó con anterioridad, solamente algunos cumplen sin una relación directa respecto al convenio.

Las anteriores situaciones, se presentan debido a que no se revisaron las metas conforme al PNSV 2011-2021 y por ende no se ajustaron los respectivos objetos de los proyectos que generaron los convenios, así mismo, no se ha hecho seguimiento respecto al PNSV2011-2021 sino que se revisa anualmente la

¹⁴¹ Acta de reunión 15 de junio de 2018. ANSV – CGR – Secretaría de Movilidad de Soacha

¹⁴² Oficio radicado No. ANSV-20181800011641 de 06-06-2018.

¹⁴³ Respuesta 9 del Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 al radicado de contraloría 2018EE0050699 (ANSV 2018-204-001196-2) y respuesta 9 del Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 MT-20183000179521 en respuesta al oficio CGR 2018EE49706(MT 201883210262762. Respuesta ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 de observaciones de la ANSV.



variación ya sea en reducción o aumento. Cabe destacar que la incertidumbre con la asignación de las cifras de víctimas georreferenciadas afecta la revisión del cumplimiento de las metas y su análisis respectivo, así como la definición de estrategias tendientes a dar soluciones particulares a la problemática de cada región.

Por otro lado, los convenios por si solos pueden presentar una restricción por la jurisdicción en la cual se pueden realizar actuaciones. Por ejemplo, en el municipio de Soacha, presenta en su territorio las mayores cifras de accidentalidad en sectores concesionados por vías Nacionales y Departamentales, los cuales no han ejecutado acciones concretas de seguridad vial; Dicha situación implica que las cifras de accidentalidad no necesariamente disminuyan en el municipio a pesar de las acciones ejecutadas en vías municipales.¹⁴⁴

En consecuencia, el objetivo general del PNSV 2011-2021, en cuanto a reducción de víctimas fatales, no se ha cumplido en la totalidad de los entes territoriales cuyos convenios fueron objeto de análisis, y en conjunto tampoco se ha cumplido la meta a nivel nacional.

3.2.1.3. ¿Durante las vigencias 2015-2017, la ANSV para la distribución de recursos en los convenios suscritos con los entes territoriales, consideró criterios técnicos de asignación, de manera que se maximicen los resultados, sean oportunos y guarden relación con los objetivos y metas propuestos, en cuanto a la reducción de la accidentalidad vial?

Hallazgo 17.- Criterios técnicos de selección de entes territoriales 2015-2017 para asignación de recursos

El PNSV- 2011- 2021 en su numeral 4.3. "*objetivos del plan nacional de seguridad vial PNSV 2011 – 2021*", establece que el objetivo que Colombia adopta sobre seguridad vial, a nivel general es: "*Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021*".

La línea base para determinar el cumplimiento de la meta de acuerdo al PNSV 2011-2011 en su numeral 4.3. corresponde a "*el promedio desde el 2005 al 2012*", y que la disminución se considera gradual no homogénea con porcentajes de reducción más bajos en los primeros años "*hasta llegar a un porcentaje de reducción de 4,5% anual en los últimos dos años del PNSV*", y que se establecen

¹⁴⁴ Acta de 15 de junio de 2018. Celebrado entre la CGR, la ANSV y el municipio.



las metas anuales en la figura 41. Objetivos generales y específicos, del mencionado Plan.

Así mismo, el artículo 20 de la ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la ley 1753 de 2015, le da la potestad a la ANSV de para "... apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como la policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente".

Considerando lo anterior y con la revisión de los convenios y sus documentos anexos, se evidencia que en el 2015 y el 2016 se suscribieron en total 34 convenios (16 convenios fueron del 2015 y 18 convenios del 2016), sin considerar criterios relacionados con las cifras de accidentalidad para la selección de los entes territoriales de los convenios celebrados, como se especifica en la respuesta de la ANSV del 9 de mayo de 2018 anteriormente enunciada.

Según la ANSV y el MT ¹⁴⁵, los criterios para las vigencias de los convenios suscritos entre el 2015 y el 2016 fueron: "a) Autonomía presupuestal y de gestión del ente territorial, b) Plan Local- departamental de seguridad vial adoptado o por formular, c) Presentación de un proyecto de acciones de seguridad vial sujeto a evaluación y elegible para cofinanciación por parte de la entidad territorial".

Para los convenios del 2015 se verifica en el documento "ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIO INTERADMINISTRATIVO BAJO LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN DIRECTA.", en su numeral 1 de descripción de la necesidad que se pretende con la contratación, especifica que estas se dan conforme a los convenios firmados con anterioridad entre el Ministerio de Transporte y varias entidades en el 2012¹⁴⁶ y 2015 y con base en éstos se celebra el convenio:

"...Reconociendo las buenas gestiones de los entes territoriales (municipios, distritos o departamentos) y los organismos de tránsito (entidades

¹⁴⁵ Respuesta al Numeral 4. En el Oficio de la ANSC, respuesta dada el 9 de mayo de 2018 al radicado de contraloría 2018EE0050699 (ANSV 2018-204-001196-2) y respuesta al numeral 4 en el Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 MT-20183000179521 en respuesta al oficio CGR 2018EE49706(MT 201883210262762)

¹⁴⁶ "...Trabajo de cooperación que contó con la intervención de la Alta Consejería para la convivencia y seguridad ciudadana y el fondo financiero de proyectos de desarrollo- FONADE, en virtud de Convenio Interadministrativo No, 211043 entre Ministerio de Transporte y FONADE..." ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIO INTERADMINISTRATIVO BAJO LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN DIRECTA. (2015)



descentralizadas) en el proceso de asistencia técnica, elaboración, actualización, ajuste y/o en proceso de puesta en marcha de sus planes departamentales de seguridad vial, con el propósito de evidenciar y reiterar el importante papel en las instancias departamentales..."¹⁴⁷.

Situación que, en el mismo documento, pero para la vigencia del 2016, se hace mención al trabajo de los entes territoriales para un fortalecimiento institucional dado por acompañamientos técnicos para elaboración de planes locales de seguridad vial (departamentales y municipales) a los entes territoriales (municipios, distritos o departamentos) y a los organismos de tránsito (entidades descentralizadas).

Así mismo en el numeral 5 de los estudios previos de los convenios del 2015, numeral 7 de los estudios previos de los convenios del 2016, y numeral 4 de los estudios previos de los convenios del 2017 se encuentran los criterios de selección. (Ver Anexo 5. Comparativo de convenios y estudios previos vigencia 2015-2016-2017).

En síntesis, se corrobora que para el 2015 y 2016 uno de los criterios fue tener el plan local, o estar trabajando en ello con el acompañamiento técnico del Ministerio de Transporte dado en el 2012, 2015 y 2016. Y presentar el proyecto ante la ANSV, lo cual se verifica al cruzar las ET que participaron en los Convenios cuya finalidad era la estructuración y elaboración de los planes locales y acompañamientos técnicos con las ET a las cuales se les dieron los recursos en el marco de los Convenios (Anexo 3. Comparativo, Entidades territoriales con convenios entre la ANSV y acompañamientos Ministerio de Transporte).

Por lo anterior, se verificaron los criterios considerados para los convenios celebrados entre el MT y las entidades territoriales, ante lo cual el ministerio de transporte especifica que *"...La Celebración de los convenios para aunar esfuerzos entre el ministerio y los municipios, con el fin de elaborar, revisar, ajustar, estructurar y adoptar el plan de seguridad vial, nace de la solicitud de cada municipio, distrito o departamento interesado en implementar su Plan Local..."*¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Cabe destacar que lo anterior es contradictorio a lo manifestado por la ANSV en relación a la observación de "seguimiento a planes locales e institucionalización y fortalecimiento de los comités locales de seguridad vial" en cuanto a deficiencias de la capacidad técnica de los entes territoriales frente a la seguridad vial.

¹⁴⁸ Oficio del MT- 20183000210711 de 29-05-2018 en la respuesta al ítem 3.3.



Por lo tanto, de acuerdo a esto, el ministerio de transporte tampoco consideró criterios técnicos adicionales al interés y solicitud de los Entes Territoriales -ET para la firma de los convenios de elaboración de planes locales.

Dado que en el 2017, si se consideraron criterios relativos a la accidentalidad vial, la ANSV, en desarrollo de la presente auditoría entrega un análisis similar al realizado para los convenios del 2017¹⁴⁹, ante lo cual se establece que lo siguiente para los años 2015 y 2016. (Ver Cuadro 23)

Cuadro 23. Relación de porcentaje de cobertura respecto a víctimas fatales con la implementación de los convenios (municipal y departamental).

Año	Víctimas fatales en accidentes de tránsito en departamentos con convenios.	Víctimas fatales en accidentes de tránsito en municipios con convenios.
2015	2,9 %	16,9 %
2016	0%	7,9 %
2017	65,2%	20,8%

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Lo consignado en la tabla anterior, implica que la población final en cuanto a cifras de accidentalidad para el 2016 presentó la más baja cobertura en la generación de los convenios, pues de los dineros asignados, solamente representaban el 7,9 % de los accidentes fatales del país.

Adicionalmente, como algunos convenios tuvieron ejecución parcial o no se ejecutaron, se podría pensar en una afectación menor en cuanto a cobertura de los recursos en las zonas de accidentalidad elegidas para el 2015 y 2016.¹⁵⁰

No obstante, a pesar de la selección de los sectores de mayor accidentalidad, son las acciones y los resultados los que realmente definen que el desarrollo del convenio fue exitoso. Lo cual hasta el momento no se ha evidenciado como se presentó con anterioridad.

En conclusión, para el 2015 y el 2016, los convenios se han desarrollado con un procedimiento que descarga total responsabilidad en la voluntad de los entes territoriales, no es consecuente con las cifras de accidentalidad vial del país bajo el principio de eficiencia.

¹⁴⁹ Oficio radicado MT 2018300022211 de 06-06-2018.

¹⁵⁰ Año 2015: Convenios Sin ejecución: 0, Convenios con ejecución parcial: 8, Año 2016: Convenios sin ejecución: 5, Convenios con ejecución parcial: 2. De acuerdo a Oficio radicado No. ANSV-20181800011641 de 06-06-2018.



Adicionalmente para el 2015 y 2016 la asignación de recursos no se encuentra acorde con lo estipulado en la ley 1753 de 2015, en la cual se especifica que la asignación de recursos se debe realizar de acuerdo a los indicadores de seguridad vial¹⁵¹. Y no se establecen procedimientos de selección que se encuentren adoptados mediante actos administrativos.

Ahora bien, como estos convenios para el 2017 priorizaron la firma de convenios con entes departamentales bajo el segundo criterio de “movilidad regional”, a su vez se generó un patrón recurrente en el tema de asignación de recursos, y es que por ejemplo para el Convenio de Cundinamarca en el pilar de Infraestructura, se asignan los recursos a municipios cuyo número de víctimas fatales es de cero según las cifras presentadas en el Proyecto del municipio, puesto que la definición y asignación de los recursos a municipios “... se realizó a través de la solicitud de los entes territoriales, priorización estratégica de “gobernador en casa” para la infraestructura vial....”¹⁵². La ANSV aprueba el plan de acción de cada Convenio, pero no verifica los criterios técnicos para la ejecución de acciones en el marco del mismo.

La situación anterior, se presenta por la falta de estandarización de procesos relacionados a la selección de entes territoriales con los que se celebran convenios. Adicionalmente, existen entes territoriales con altas tasas de accidentalidad que no disponen de la capacidad técnica para presentar los proyectos y solicitar los recursos a la ANSV, por lo cual quedarían regiones del país sin intervención del Estado para intervenir la problemática de seguridad vial.

Por consiguiente, se presenta una Ineficaz e Ineficiente distribución de recursos a los entes territoriales que imposibilitan que las metas del PNSV 2011-2021 se cumplan, o que los recursos se distribuyan de la mejor manera para alcanzar las metas.

¹⁵¹ Ley 1753 de 2015, modifica con el artículo 30 la ley 1702 de 2015 en su artículo 20, parágrafo 1.

“...PARÁGRAFO 1o. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos mencionados en el presente artículo y los demás ingresos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, podrá apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como a la Policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente...”

¹⁵² Acta de visita del 8 de junio de 2018 realizado entre la ANSV, la secretaria de Movilidad de la gobernación de Cundinamarca y la CGR.

Hallazgo 18.- Criterios técnicos de asignación del valor de los convenios

El artículo 20 de la ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la ley 1753 de 2015, le da la potestad a la ANSV para "... apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como la policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente".

En los convenios para las vigencias del 2015 y 2016, se especifica que el ente territorial debe presentar el proyecto conforme a la "GUIA PARA LA PRESENTACIÓN DE PROYECTO DE FINANCIACIÓN O COFINACIACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, PARA ENTIDADES TERRITORIALES" versión 1 y 2. Y que en dichas guías se definen los montos máximos para asignar recursos.

La ANSV entregó análisis de seguridad vial para las vigencias 2017 en el Memorando interno 673 DE 17 DE MAYO DE 2017, y que se encuentra también el documento "CONVENIOS ENTES TERRITORIALES 2017" que es el soporte de dicho documento.

Según los criterios anteriores, y con la revisión de los convenios se evidencia que la asignación de recursos se ha realizado de manera diferente en cada año. Para el 2015 se asignaron valores diferentes para cada convenio, para el 2016 y 2017 se asignaron valores idénticos entre varias entidades territoriales.

Al respecto la ANSV y el MT reporta diferentes criterios de asignación para el 2015, 2016 y 2017¹⁵³. Criterios que corresponden para el 2015 y 2016 con los "ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIO INTERADMINISTRATIVO BAJO LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN DIRECTA.", y para el 2017, se argumenta que se incluyen en el memorando 693 de mayo de 2017. Verificando los estudios previos se encuentran en el numeral 4.3. contienen la justificación del valor del convenio para el 2015 y 2016, y los del 2017 en el numeral 3.3, (Ver Anexo 5. Comparativo de convenios y estudios previos vigencia 2015-2016-2017).

¹⁵³ Respuesta 5 del Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 al radicado de contraloría 2018EE0050699 (ANSV 2018-204-001196-2) y respuesta 5 del Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 MT-20183000179521 en respuesta al oficio CGR 2018EE49706(MT 201883210262762)



En el contexto específico de los criterios definidos en los estudios previos, se especifica que “...*Para determinar el valor estimado del convenio, se tuvieron en cuenta criterios de priorización...*”, es decir que de acuerdo a las variables como la tasa de mortalidad, la población, la extensión de corredores viales Nacionales que atraviesan la jurisdicción municipal o distrital, entre otras para el 2015¹⁵⁴ y 2016 y exclusivamente el de la tasa de mortalidad para el 2017 evaluado en el memorando interno 673 de 2017. Se realizó una evaluación de cada proyecto, y posteriormente una priorización para asignación del valor.

Sin embargo, para el 2015 a 2016 con la información suministrada por la ANSV no se encontró un documento que evaluara cada convenio con las variables definidas en los estudios, en el cual se asignara el valor específico a cada convenio, en el cual se correlacione la evaluación de la priorización con el valor asignado a cada ente territorial.

Lo anterior se corrobora también con lo especificado por la ANSV “en lo que respecta a las vigencias 2015 y 2016 la Dirección Técnica de Coordinación Interinstitucional no cuenta con soporte alguno (documental) que permita dar cuenta de la validación del valor asignado”¹⁵⁵.

Para el 2017, a pesar que se realiza un análisis de accidentalidad vial mediante el memorando mencionado, no se especifica puntaje que relacione el valor del convenio con la tasa de accidentalidad y como reflejo, varios departamentos y municipios tienen el mismo valor asignado en cada convenio, sin justificar la cifra respectiva. Tampoco se encuentra dicha relación en la evaluación de la formulación del proyecto realizada para el departamento de Cundinamarca¹⁵⁶, la cual es la que entrega la ANSV como ejemplo de la evaluación respectiva.

Por otro lado, y para verificar el tema del valor asignado al convenio, se revisó el criterio del valor máximo por convenio. Este criterio de financiación se establece en la “Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial para entidades territoriales” en sus dos versiones. Cabe destacar

¹⁵⁴ Cabe destacar que para el 2015 los puntajes de los que hablan en este punto se mencionan en la Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial para entidades territoriales. Versión 1 Año. 2015, (Numeral 2.4. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN PARA LA FINANCIACIÓN O COFINANCIACIÓN).

¹⁵⁵ Respuesta 7 del Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 al radicado de Contraloría 2018EE0050699 (ANSV 2018-204-001196-2), Respuesta 7 del Oficio Respuesta dada el 9 de mayo de 2018 MT-20183000179521 en respuesta al oficio CGR 2018EE49706(MT 201883210262762)

¹⁵⁶ Oficio radicado No. ANSV-20181800011641 de 06-06-2018. Se anexa a la respuesta el documento “Estudios para la Justificación del Convenio a suscribir entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Departamento de Cundinamarca, el cual presenta la calificación del análisis técnico (71,41 sobre 100), Aclaración y ampliación de información Acta No. 01 de 29-05-2018



que la ANSV ha reiterado en repetidas ocasiones que dicho documento no está adoptado por acto administrativo y por consiguiente lo utilizan de manera discrecional. Sin embargo, para las vigencias del 2015 y 2016 lo hacen incluyente dentro del convenio y los estudios técnicos respectivos¹⁵⁷.

Por lo cual para las vigencias del 2015 al 2017 se evaluaron los criterios identificados en la guía como montos máximos, encontrando para la selección de 45 convenios que en el 2015 y 2016 no se cumple el criterio de asignación máxima de valor del convenio en algunos departamentos y sus municipios, pese a que como se mencionó para el 2015 y el 2016 en el convenio se establece que la "Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial, para entidades territoriales" es el referente bajo el cual el Ente territorial debe entregar el proyecto, y por ende a su vez la Agencia debería considerarlos (Ver Anexo 5 Comparativo de convenios y estudios previos vigencia 2015-2016-2017, Anexo 7 Cálculo del Monto Máximo Guía Presentación Proyectos Entidades Territoriales y Ver Cuadro 24)

Cuadro 24. Convenios Que Se Encuentran Fuera Del Monto Máximo De Las Guías Para La Presentación De Proyectos De Financiación (En millones de \$)

No.	Departamento	N° de contrato	Vigencia	Ente Territorial	Aporte ANSV	Categorización Ente Territorial	Valor máximo de acuerdo a la guía de presentación de proyectos	Diferencia
1	Antioquia	12	2015	Medellín	4.011	ESP	2.001	2.011
2	Boyacá	14	2015	Boyacá	3.080	1	2.001	1.079
3	Caldas	7	2016	Riosucio	500	6	345	155
4	Cauca	6	2015	Popayán	3.052	2	2.001	1.052
5	Valle del Cauca	23	2016	Florida	500	6	345	155

Notas:

1. Las categorías anuales de los municipios y departamentos, se tomaron de lo registrado en la página oficial e la Contaduría Pública de la Nación. Recuperado de: <http://www.contaduria.gov.co/wps/portal/internetes/home/internet/productos/categorizacion-dep-mun/>
2. La revisión sobre el monto máximo de las guías para la presentación de proyectos de financiación se revisó para los 45 convenios de los departamentos Antioquia, Atlántico, Boyacá, Cesar, Caldas, Cauca, Cundinamarca, Santander, Tolima y Valle del Cauca

Fuente: ANSV. Cálculos propios

¹⁵⁷ Dentro de las consideraciones del convenio de 2015 (numeral 12) y 2016 (numeral 13), se especifica que: El ente territorial "con sujeción a los requerimientos y procedimientos contenidos en el documento denominado "Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial, para entidades territoriales", elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial presentó a consideración de LA AGENCIA el proyecto" Adicionalmente, en la Cláusula VIGESIMA para los convenios de 2016 hace parte del convenio los documentos de los estudios previos en el cual se toman como especificaciones técnicas la GUIA respectiva.



Cabe destacar que la asignación de recursos como montos máximos tal como está en las guías, no limita el monto máximo del departamento (incluidos los municipios que lo conforman), dado que no restringe la asignación a municipios no centralizados o centralizados y la asignación a departamentos, y podría existir la posibilidad de duplicidad de montos asignados a una zona¹⁵⁸.

La ANSV responde a las observaciones con acciones realizadas en el 2018, lo cual no hace parte del alcance de esta auditoría.

Lo anterior es causado porque existe un documento y procedimientos adoptados por acto administrativo que eliminan la discrecionalidad en los procesos de evaluación y a que no se tiene un procedimiento para aprobación de presupuestos para cada proyecto que establezcan el detalle de las actividades a realizar.

Por consiguiente, se presenta una Ineficaz e Ineficiente distribución de recursos por convenio que imposibilitan que las metas del PNSV 2011-2021 se cumplan, o que los recursos se distribuyan de la mejor manera para alcanzar las metas, y que se puedan entregar a otras entidades territoriales. Adicionalmente, al no tener una restricción del monto y municipios que solicitan, se pueden otorgar grandes cantidades a un mismo departamento a través de otros municipios.

3.3. Objetivo Específico 3

Evaluar la eficacia en la coordinación y articulación de: las Comisiones Interministeriales, el Consejo Territorial, Comité Operativo y Consejo Consultivo de Seguridad Vial, para apoyar y facilitar actividades de la Agencia durante el periodo 2014-2017, en materia de gestión de la seguridad vial.

3.3.1. Preguntas de auditoría

¿La gestión de los Consejos, Comisión y Comité; han contribuido a apoyar y facilitar el desarrollo de las actividades a cargo de la ANSV?

¿Las propuestas realizadas por los miembros del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, han generado compromisos y alineamiento entre los sectores

¹⁵⁸ Para uno de los casos revisados- Cundinamarca y Soacha se realizó la eliminación del descentralizado como beneficiario de los recursos del departamento.

público y privado en cuanto a los objetivos y estrategias del Plan Nacional de Seguridad Vial?

Hallazgo 19.- Consejo Directivo de la ANSV

Mediante la ley 1702 de 2013 se crea la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial cuyo objeto misional y estratégico es “La planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país...¹⁵⁹”, por lo cual en su capítulo segundo y para el apoyo del objeto descrito, se reglamenta¹⁶⁰ entre otros aspectos de su estructura, la creación de un Consejo Directivo¹⁶¹, cuyas funciones fueron establecidas en el Artículo 3 del Decreto 787 de 2015, con el fin que, por medio de la gestión y decisiones adoptadas en este organismo, la Agencia, coordine, articule y apoye las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento de estas, con las estrategias y finalidades del Plan Nacional de Seguridad Vial, entre otras.

Es tal la importancia de este órgano, creado al interior de la Agencia para la contribución en la consecución de su objeto misional, que tal como se establece en los primeros 5 numerales del artículo 4 del Decreto 787 de 2015, antes de adoptarse aspectos de, la Política General, los Planes Estratégicos, Planes de mejoramiento y la definición de políticas y estrategias de Seguridad Vial de la Agencia, estos deben ser puestos a consideración, análisis y discusión de los miembros de la misma, al respecto de estos temas.

No obstante, la especial función del Consejo en los anteriores aspectos fundamentales para la ANSV y el desarrollo de su objeto, y que, el parágrafo 4 del artículo 12 de la Ley 1702 de 2013, indica que *“El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General”*. Al respecto, la CGR pudo establecer, que las reuniones realizadas no cuentan con esa periodicidad; y en lo que respecta a su gestión y operación, se tiene:

- Carencia de la adopción de mecanismos que permitan visualizar o ponderar el resultado de las decisiones o acciones surgidas de las reuniones.

¹⁵⁹ servir de soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional

¹⁶⁰ Artículos 11 y 12

¹⁶¹ conformado por el Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá, el Ministro de Transporte, o su delegado, el Ministro de Salud, o su delegado, el Ministro de Educación, o su delegado, el Viceministro de Transporte, el Director de Planeación Nacional, el Director de la Policía de Tránsito y Transporte, un Gobernador y un Alcalde.



- La ausencia de asignación directa de tareas, conlleva a que se carece de una identificación funcional; respecto de la operación y desarrollo de las actividades propuestas.
- No se evidencian parámetros de medición y seguimiento de resultados de los temas tratados.
- No obstante, de las actividades¹⁶² que le da la calidad de órgano de apoyo a la Dirección; y de la lectura de las actas se establece que la mayoría de los temas tratados correspondieron a la aprobación del presupuesto y planes de acción, sin que se haya discutido ni analizado de manera prioritaria por este Consejo, los temas de seguridad vial, los cuales se tocan de manera aislada y no se ve una coordinación ni interconexión de los mismos¹⁶³.
- Igualmente, no se refleja aportes de los demás integrantes del consejo, solo se lee opinión de alguno de ellos, sin encontrar retroalimentación ni conclusiones por parte de los demás miembros del Consejo, teniendo en cuenta que una de las funciones es la de impartir las directrices para el cumplimiento de la política de seguridad vial en todo el país.
- Falta de coherencia y trazabilidad de los temas tratados, los cuales en algunos casos quedan inconclusos. Tal es el caso del acta del 9 de enero 31 de 2017, en la que se señala la necesidad de instalar mesas de trabajo con el Ministerio de Salud, Fasecolda, Superfinanciera y la Agencia; situación que, en las próximas Reuniones del Consejo, no se observó que se retomara.

Por lo que podemos concluir que el desempeño del Consejo Directivo en cuanto a la operación, funcionamiento y gestión, presenta debilidades que conllevan a que no se logre la coadyuvancia requerida por la ANSV para el seguimiento, evaluación y mitigación de riesgos asociados a la ejecución, implementación y cumplimiento al PNSV y en la coordinación, articulación y apoyo a las acciones de los diferentes entes para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Hallazgo 20.- Comités, Consejos y Comisión como instrumentos de apoyo

El artículo 15 de la Ley 1702 de 2013, revistió a la ANSV de un instrumento suprainstitucional, con la creación de las Comisiones Interministeriales, del

¹⁶² descritas en los numerales 2 a 5 del artículo 4 del decreto

¹⁶³ Al respecto la entidad en su respuesta radicado 20181800014821 del 06-07-2018, informa que en las reuniones de la vigencia 2018, se tocaron temas misionales relacionados con la revisión de cifras de accidentalidad, revisaron acciones del Ministerio de Educación, temas de los convenios suscritos entre otras. Sin embargo, solo se tocan los temas a manera de comentario, pero no se hace seguimiento a estos, ni se generan compromisos.



Consejo Consultivo de Seguridad Vial¹⁶⁴, Comité Operativo¹⁶⁵ y Consejo Territorial¹⁶⁶, para el desarrollo de la misión de estructurar la estrategia de seguridad vial del país. Sin embargo, no le ha dado la importancia al uso de este mecanismo administrativo, legal y reglamentario, cuya implementación y acción corporativa, podría llegar a convertirse en el sistema de articulación y enlace entre los lineamientos del nivel central y las acciones locales.

Estos Entes creados como apoyo para la seguridad vial y como facilitadores de las actividades de la Agencia, a junio de 2018, aún no se han sido reglamentados¹⁶⁷. Con esta estrategia le permitirá realizar a la Agencia un mejor desempeño, dado que la creación de estas Comisiones, Consejos y Comités apoyarán y facilitarán el estudio, análisis, revisión o ejecución de un tema específico de seguridad vial, así como para la concertación de políticas, lograr compromisos entre sectores público-privados, coordinar medidas regulares o contingentes, o conciliar aspectos reglamentarios destinados a alcanzar los objetivos y aceptación de las estrategias nacionales de seguridad vial.

Con respecto a las Comisiones Interministeriales: se establece que: *“...el Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver. Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.* Esta Comisión fue creada el 24 de octubre de 2017 y hasta el 31 de diciembre de 2021.

Es importante resaltar, que esta Comisión fue creada para articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación de metas y/o

¹⁶⁴ Como órgano consultivo y de participación público privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas, de los distintos colectivos de usuarios, de los agentes económicos del sector de ensamblaje automotor, autoridades de tránsito, organismo de apoyo y académicos expertos en la seguridad vial

¹⁶⁵ Que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas, regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del INVIAS

¹⁶⁶ Será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia. Estará integrado por representantes de los territorios (municipios y gobernaciones) y del Ministerio de Transporte. Se recomienda que hagan parte de este consejo las ciudades más grandes de Colombia ya que ellas han desarrollado una gran capacidad técnica para analizar los diferentes problemas asociados con la movilidad y la seguridad vial

¹⁶⁷ De acuerdo a la respuesta de la ANSV, entregada a esta comisión Oficio 20181800009641 del 16-05-201



programas contemplados en el PNSV; y cuyas funciones¹⁶⁸ se encaminan a proponer, orientar, ejecutar y hacer seguimiento y evaluación de los programas y acciones establecidas en el PNSV; coadyuvar en todas las acciones necesarias para realizar el seguimiento a cada uno de los sectores para la implementación del PNSV y proponer actividades adicionales necesarias para alcanzar los objetivos del Plan, entre otras. No obstante la respuesta¹⁶⁹ de la ANSV, donde expone que se convocaron en la vigencia 2018, dos veces a los miembros del comité, una de las cuales no hubo quorum y la otra se revisaron las funciones del comité, se determina que aún no se ha logrado el apoyo de este ente para resolver temas específicos y para la planificación de los proyectos de acción intersectorial.

La falta de implementación de estos organismos, permite determinar que el desempeño de la ANSV, ha sido deficiente en el establecimiento de estrategias, con lo cual presenta debilidad en el principio de eficacia, dado que no permite los mecanismos de respaldo a los esquemas de cooperación intergubernamental y de coordinación de la actividad nacional, regional y local, que deriven en las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales, necesarios para la obtención de resultados más eficaces y la adopción de herramientas más eficientes, en la prevención y reducción de los accidentes de tránsito.

3.4. Objetivo Específico 4

Verificar la eficacia en la utilización, evaluación y procesamiento de la información por parte de la ANSV y el Ministerio de Transporte; relacionada con seguridad vial, producida y administrada por entidades públicas y/o particulares; considerando los criterios de consistencia, integridad, confiabilidad, seguridad y oportunidad de la información.

3.4.1. Preguntas de auditoría

3.4.1.1 ¿Las cifras que publica la ANSV y el Ministerio de Transporte reflejan la realidad de la problemática de la seguridad vial del País, en cuanto a víctimas de accidentes de tránsito?

¹⁶⁸ Establecidas en el Acuerdo 003 de 2017

¹⁶⁹ radicado 20181800014821 del 06-07-2018



Hallazgo 21.- Cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV

Para efectos del ejercicio de la función misional de la ANSV en lo que corresponde a la gestión de la información sobre seguridad vial, le corresponde a la entidad la adopción de medidas tendientes a observar el correcto desempeño institucional respecto de lo establecido en los Artículos 9¹⁷⁰ y 18¹⁷¹ de la ley 1702 de 2013.

De igual manera, resulta importante para la ANSV dar observancia al decreto 787 de 2015¹⁷², por cuanto corresponde a las funciones de la estructura interna de la entidad y permitirá asegurar el aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en ejercicio de la función misional de la entidad, especialmente en lo que atañe al artículo 4¹⁷³, en su numeral 13¹⁷⁴.

Apartándose del aspecto normativo institucional de la ANSV, resulta importante también considerar la gestión de la entidad respecto del Modelo de seguridad y Privacidad de la información (MSPI), cuya implementación en la Entidad está determinado por las necesidades objetivas, los requisitos de seguridad, procesos, el tamaño y la estructura de la misma, todo con el objetivo de preservar la

¹⁷⁰ En los numerales: 1.4 Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia., 1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial., 3.1 Desarrollar, fomentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial., 3.2 Utilizar, evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte., 3.4 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que ésta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional., 4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

¹⁷¹ Acceso de la agencia a los registros públicos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

¹⁷² Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones, en especial las definidas en el artículo 11. Funciones de la Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

¹⁷³ Funciones del Despacho del Director General. Son funciones del Despacho del Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las siguientes: (...)

¹⁷⁴ Definir los lineamientos para el desarrollo, fomento y promoción del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), para la obtención, utilización, evaluación y procesamiento de la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas, en materia de seguridad vial.



confidencialidad, integridad, disponibilidad de los activos de información, garantizando su buen uso y la privacidad de los datos¹⁷⁵.

En la búsqueda de alcanzar la coordinación efectiva entre diferentes órganos del estado, se cuenta con normatividad que viene incluso desde el nivel constitucional, que en sus artículos 113¹⁷⁶ y 209¹⁷⁷, dispone que aunque cada una de las entidades del estado tenga funciones separadas, se debe dar importancia al principio de colaboración buscando el adecuado cumplimiento de los fines del estado, lo cual se reafirma en el artículo 6 de la Ley 489 de 1998¹⁷⁸.

Frente a las obligaciones que le han sido encomendadas a la ANSV dentro del marco de las normas mencionadas anteriormente, y teniendo en cuenta que el área de la entidad encargada de esa labor es el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)¹⁷⁹, el equipo auditor hizo la verificación en detalle de la manera como la entidad gestiona la información relacionada con la seguridad vial, a través de actividades como revisión documental, visitas de acompañamiento y pruebas de recorrido; que han permitido la recolección y análisis de información mediante la cual se puede concluir que la entidad no cuenta con herramientas suficientes para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte¹⁸⁰, de acuerdo a sus funciones y obligaciones institucionales.

De acuerdo a la validación de la documentación aportada durante el procedimiento de visita de especial, no se encontraron suscritos convenios de intercambio de información entre la ANSV y diferentes entidades públicas y particulares que ejercen funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito, a 31 de diciembre de 2017 no se contaba con una metodología para gestionar los datos provenientes de cualquiera de las fuentes de datos, a pesar de que el ONSV es el encargado del diseño e implementación de dicha metodología, la cual busca gestionar los datos relacionados con la seguridad

¹⁷⁵ <http://www.mintic.gov.co/gestioni/615/w3-propertyvalue-7275.html>

¹⁷⁶ (...) Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus funciones.

¹⁷⁷ "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.(...)".

¹⁷⁸ Principio de coordinación. En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

¹⁷⁹ De acuerdo al artículo 16 de la ley 1702 de 2013

¹⁸⁰ Numeral 3.2, Artículo 9, ley 1702 de 2013

vial en Colombia¹⁸¹. A la misma fecha, el ONSV cuenta con una sola fuente de datos con la cual se ha suscrito un protocolo de intercambio de información (sin convenio firmado), corresponde al INMLCF.

Con entidades como SIMIT, RUNT y FASECOLDA, no se evidencia suscripción de convenios, aunque se han sostenido eventos de entrega de información por demanda pero sin que se encuentren dentro de un procedimiento metodológico definido, incluso se cuenta con credenciales de acceso al sistema RUNT de modo consulta sin que el mismo se haya protocolizado por ningún medio, se evidencia también cruce de información con SIMIT, de cuyo último evento se tiene evidencia se realizó en el mes de diciembre de 2016. En lo que respecta a FASECOLDA no se evidencia intercambio de información alguno durante el período comprendido entre el año 2013 al 2017, a pesar de que para el año 2016 ya se contaba con el sistema de información SIRAS¹⁸².

En virtud de la necesidad que tiene la entidad de contar con información suficiente, clara y precisa para desempeñar eficientemente los criterios de consistencia, integridad, confiabilidad, seguridad y oportunidad de la información, no se puede garantizar la observancia de los mismos, por cuanto no se realizan conciliaciones de cifras con las fuentes primarias, ni se realiza validación de datos contrastando lo reportado por los emisores con otros generadores de información relacionada. Un ejemplo de ello se presenta con las cifras de lesionados en accidentes de tránsito a nivel nacional reportadas a diciembre 31 de 2017, pues la información presentada por el ONSV, que tiene como base únicamente lo reportado por el INMLCF, la cual difiere ampliamente de lo reportado por FESECOLDA y el Ministerio de Salud por medio del sistema de información SIRAS. (Ver Cuadro N°25)

Cuadro N° 25 Cifras de lesionados por accidentes de tránsito

FUENTE	VÍCTIMAS REPORTADAS A 31 DE DICIEMBRE DE 2017
ANSV (1)	40.088
FASECOLDA – SIRAS (2)	650.264
DIFERENCIA	610.176

Fuente datos ANSV (1): <http://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=63>

Fuente datos FASECOLDA (2): Presentación SOAT: Situación actual del ramo – febrero 2018

¹⁸¹ Ley 1702 de 2013, Artículo 9, Numeral 1.4 Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

¹⁸² Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a Víctimas de Accidentes de tránsito (SIRAS), de acuerdo con los artículos 3, 4 y 11 de la Resolución 3823 de 2016 expedida por el Ministerio de Salud, iniciado su operación el día 25 de enero de 2017 y se ha oficializado su disposición a través de la circular externa No. 000005 de 30 de enero de 2017 por parte del Ministerio de Salud.



Teniendo en cuenta que al no contar la entidad con información proporcionada por fuentes diferentes a INMLCF para poder conciliar o realizar comparación de datos de diversos generadores de información, no es posible referir elementos suficientes que permitan desarrollar o fomentar la investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial y/o siniestros viales por parte del ONSV y por ende, no es posible sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

De otra parte, se han evidenciado debilidades técnicas para el tratamiento de los datos recibidos por diversas fuentes, las cuales se relacionan con limitaciones en las herramientas de Hardware, Software y Comunicaciones de que dispone el ONSV para ejercer su función.

Lo anterior se encuentra ligado a la falta de gestión institucional de la estrategia GEL especialmente en el componente de seguridad y Privacidad de la Información y el componente TIC para la Gestión que presentan el Ministerio de Transporte¹⁸³ y la ANSV, a quien se le ha requerido la información relacionada con los avances en la implementación de las políticas de Gobierno en Línea, especialmente lo correspondiente al Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información, habiéndose obtenido respuesta por parte de la misma, en el sentido de que no se tienen avances significativos respecto de los parámetros del modelo a 31 de diciembre de 2017¹⁸⁴.

Lo mencionado permite indicar que no se hace efectivo lo previsto en el artículo 18 de la ley 1702 de 2013¹⁸⁵ respecto del acceso a la información por parte de la ANSV y tampoco lo indicado en el decreto 787 de 2015¹⁸⁶ en lo que respecta a las Funciones del Despacho del Director General de la ANSV, indicadas en el artículo 4¹⁸⁷, en su numeral 13¹⁸⁸.

¹⁸³ De acuerdo al Informe de auditoría de cumplimiento Ministerio de Transporte. Estrategia GEL 2017. CGR-CDIFTCEDR N°. 015 -2018.

¹⁸⁴ Oficio radicado No. 20181800009291 de 11 de mayo de 2018, emitido por la Secretaría General.

¹⁸⁵ Acceso de la agencia a los registros públicos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

¹⁸⁶ Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.

¹⁸⁷ Funciones del Despacho del Director General. Son funciones del Despacho del Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las siguientes: (...)

¹⁸⁸ Definir los lineamientos para el desarrollo, fomento y promoción del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), para la obtención, utilización, evaluación y procesamiento de la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas, en materia de seguridad vial.

Resulta importante mencionar que la ANSV no ha recibido activos de información de parte del Ministerio de Transporte (incluidos los provenientes del liquidado Fondo de Prevención Vial – FPV) en el momento de la entrada en operación de esa entidad, relacionados con las cifras de seguridad vial que gestiona el ONSV. Esto se ratifica en la documentación aportada por el Ministerio de Transporte¹⁸⁹.

Mediante memorando de fecha 31 de mayo de 2018, radicado bajo el Número 20184230082713, el Coordinador del Grupo de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte informa al equipo auditor que dicha entidad no ha hecho entrega de activos de TI durante las vigencias 2015, 2016 y 2017.

Así las cosas, no se observa capacidad por parte del ONSV para la realización de las actividades definidas dentro del artículo 11¹⁹⁰ del decreto 787 de 2015 y asimismo, presenta dificultades de desempeño de manera total o parcial frente a las acciones relacionadas con la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de información relacionada con la seguridad vial, que permita sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.4.1.2. ¿En cuanto a la gestión de información la ANSV y el Ministerio de Transporte; disponen del recurso tecnológico e infraestructura de TI necesario para las actividades propias del Observatorio Nacional de Seguridad Vial?

Hallazgo 22.- Recursos de TI para el funcionamiento o desempeño de la función misional del ONSV

Dentro del marco del decreto 787 de 2015¹⁹¹, corresponde a las funciones de la estructura interna de la entidad asegurar el aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en ejercicio de la función misional de la entidad.

Para efectos de conocer la situación de la ANSV respecto a los activos de TI a 31 de diciembre de 2017, se ha tomado como referencia la información aportada por el Ministerio de Transporte que corresponde al inventario transferido por el Fondo

¹⁸⁹ Que corresponde al Inventario transferido por el liquidado Fondo de Prevención Vial y el acta de informe de gestión presentado por la Secretaria General del Ministerio de Transporte para el período comprendido entre el 24 de junio de 2016 y el 18 de noviembre de 2016, en su calidad de Directora encargada de la ANSV dentro del convenio interadministrativo de cooperación No. 464, suscrito entre la ANSV y Ministerio de Transporte, previo a la entrega del cargo al Director en propiedad de la ANSV.

¹⁹⁰ Funciones de la Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

¹⁹¹ Artículo 4, Numeral 13; Artículo 6, Numeral 7 y 20 y Artículo 12, Numeral 11.

de seguridad Vial y el acta de informe de gestión presentado por la Secretaria General del Ministerio de Transporte para el período comprendido entre el 24 de junio de 2016 y el 18 de noviembre de 2016, en su calidad de Directora encargada de la ANSV dentro del convenio interadministrativo de cooperación No. 464, suscrito entre la ANSV y Ministerio de Transporte, previo a la entrega del cargo al Director en propiedad de la ANSV; el plan de acción de la ANSV del año 2017 y las respuestas dadas por parte de la ANSV¹⁹² y del Ministerio de Transporte¹⁹³.

En el plan de acción de la entidad para la vigencia 2017, se puede observar que, aunque se proyectaron inversiones por valor de \$3.900 millones en Infraestructura de Datos y Sistemas de Información en Seguridad Vial a cargo del ONSV, no se invirtió ningún recurso por parte de la ANSV, tal como se presenta en el cuadro N° 26.

Cuadro N° 26, Plan de acción 2017 ANSV

 Agencia Nacional de Seguridad Vial		PLAN DE ACCIÓN 2017				CODIGO
						VERSION
Plan Nacional de Desarrollo		Plan Nacional de Desarrollo Artículo 30				
Plan Estratégico del Sector		Disminuir la accidentalidad, morbilidad y mortalidad por eventos de transporte, tránsito e infraestructura en todos sus modos				
Objetivo General:		Reducir la Mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia				
PILAR DEL PKSV	OBJETIVO ESTRATEGICO	ACCIONES	VALOR PROCESO	AREA RESPONSABLE	Ejecución Presupuestal Acumulada a 31 Diciembre 2017	% ejecución
Gestión Institucional	Fortalecer la Capacidad Institucional de las Autoridades de Tránsito	Apoyo En El Fortalecimiento Local En Seguridad Vial	34.307.538.099	Dirección de Coordinación Interinstitucional	34.300.000.000	99,98%
		Brindar Asistencia Técnica A Las Entidades Relacionadas Con La Seguridad Vial	1.500.000.000	Dirección General y Oficina Asesora de comunicaciones	1.425.137.500	95,01%
		Responsabilidad Social Empresarial Con La Seguridad Vial	2.000.000.000	Dirección General	123.820.573	6,19%
		Fortalecimiento Areas Misionales Ansv	2.192.461.601	Secretaría General	2.110.227.954	96,22%
		Gestión De Conocimiento Para La Seguridad Vial	5.031.408.758	Dirección General	5.031.408.758	100,00%
	Fortalecer los sistemas de información y la generación de conocimiento sobre la seguridad vial en Colombia	Infraestructura De Datos Y Sistemas De Información En Seguridad Vial	3.600.000.000	Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	-	0,00%
	Fortalecer la Capacidad Institucional de las Autoridades de Tránsito	Creación Y Desarrollo Instancias De Coordinación	300.000.000	Oficina Asesora de Comunicaciones Y Dirección General	300.000.000	100,00%

Fuente: <http://ansv.gov.co/public/documentos/Plan%20de%20Accion%20y%20Seguimiento-Corte%2031%20Diciembre%202017.pdf>

El Ministerio de Transporte informa que a la ANSV le han sido entregados diversos activos por parte del liquidado Fondo de Prevención Vial, algunos de los cuales corresponden a activos de TI; sin embargo, en los documentos aportados por la ANSV, no se ha evidenciado la existencia de soportes que certifiquen el recibo a

¹⁹² Mediante oficio No. 20181800009291 el día 11 de mayo de 2018

¹⁹³ Mediante oficio No. 20183000212901 de fecha 30 de mayo.

satisfacción de los mismos y sin que se tenga claridad respecto de si algunos de ellos hubiesen sido destinados específicamente al funcionamiento del ONSV.

De la misma manera, el Coordinador del Grupo de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte informa a la CGR¹⁹⁴ que dicha entidad no ha hecho entrega de activos de TI durante las vigencias 2015, 2016 y 2017 y que los activos adquiridos en el marco del préstamo BID, eran destinados al funcionamiento del Grupo de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte y que a 31 de mayo de 2018 forman parte del inventario de esa entidad.

Por otra parte, se ha solicitado a la ANSV la entrega del Plan Estratégico de TI, el inventario de activos de TI, el reporte de avance de la implementación de la Arquitectura de TI y el modelo de gestión de TI adoptado en la entidad, que son componentes de la estrategia GEL¹⁹⁵, a lo cual se ha respondido que al 31 de diciembre de 2017¹⁹⁶ no se contaba con ninguno de ellos, en contravía de lo definido por el decreto 415 de 2016¹⁹⁷. La entidad aporta la documentación correspondiente a los avances realizados durante el año 2018, adjunta un diagnóstico de la situación actual (a mayo de 2018) y propone actividades orientadas a mejorar los indicadores de avance en la implementación de la Arquitectura de TI y en general sobre la estrategia GEL.

Durante los procedimientos de prueba de recorrido y visita especial se han podido evidenciar las limitaciones que tiene el ONSV desde el punto de vista del recurso tecnológico, el cual no solo se centra en la poca disponibilidad de herramientas de software, deficiencias en la configuración de red LAN¹⁹⁸ y WAN¹⁹⁹, herramientas de hardware, seguridad de la información y almacenamiento, sino también en lo que corresponde al diagnóstico de la situación actual, los planes de contingencia y continuidad del negocio y la planeación estratégica de TI. Muestra de ello, es el uso de licencias de software libre (GNU), licencias demo, y aplicativos web, que sin ser necesariamente un inconveniente, representa el uso de herramientas que

¹⁹⁴ Mediante memorando de fecha 31 de mayo de 2018, radicado bajo el Número 20184230082713.

¹⁹⁵ Decreto 1078 de 2015 Decreto Único Sectorial - Lineamientos generales de la Estrategia de Gobierno en Línea, Título 9, Capítulo 1.

¹⁹⁶ Oficio radicado No. 20181800009291 de 11 de mayo de 2018, emitido por la Secretaría General.

¹⁹⁷ "Por el cual se adiciona el Decreto Único Reglamentario del sector de la Función Pública, Decreto Numero 1083 de 2015, en lo relacionado con la definición de los lineamientos para el fortalecimiento institucional en materia de tecnologías de la información y las comunicaciones."

¹⁹⁸ Red de área local (del Inglés Local Area Network)

¹⁹⁹ Red de área amplia (del Inglés Wide Area Network)



no cuentan con soporte técnico, acuerdo de niveles de servicio, obligaciones por parte del prestador del servicio y representan un alto riesgo para la seguridad, disponibilidad e integridad de la información que se gestiona en dichas herramientas.

Luego de realizado éste proceso se puede inferir que la ANSV y el Ministerio de Transporte, no han suministrado las herramientas de TI necesarias para el correcto desempeño del ONSV, por cuanto no se ha podido evidenciar la existencia de un plan de fortalecimiento del área debidamente formulado, aprobado e implementado por parte de las entidades con el acompañamiento de la Oficina Asesora de Planeación, como lo indica el decreto 787 de 2015, en su artículo 6²⁰⁰, numerales 7²⁰¹ y 20²⁰², de la Secretaría General como lo indica el artículo 12 en su numeral 11²⁰³, ni tampoco se ha podido evidenciar la participación del Despacho del Director General como se indica en el numeral 13 del artículo 4²⁰⁴ del mismo decreto, a pesar de que el ONSV cuenta con un plan estratégico para el período 2017-2019 y un plan de acción para las vigencias 2018-2019 formulado, los cuales ha sido puestos en consideración de la Oficina Asesora de Planeación y la Alta Dirección, sin que los mismos hayan sido evaluados por parte de éstas instancias, como ha quedado manifiesto en el acta de visita especial realizada durante el mes de mayo de 2018.

De acuerdo a los argumentos antes expuestos, el ONSV no cuenta con herramientas suficientes para *“Desarrollar, fomentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial”*²⁰⁵, de acuerdo a sus funciones y obligaciones institucionales, al igual que para el efectivo desarrollo de las actividades definidas dentro del artículo 11²⁰⁶ del decreto 787 de 2015, lo cual

²⁰⁰ Funciones de la Oficina Asesora de Planeación. Son funciones de la Oficina Asesora de Planeación

²⁰¹ Fomentar y promover el uso de mecanismos de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) que permitan a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) cumplir con su objeto y funciones.

²⁰² Formular y actualizar, en coordinación con todas las dependencias de la Agencia, el plan estratégico de informática y la gestión de tecnologías de la información de la Entidad y efectuar su seguimiento y evaluación.

²⁰³ Dirigir la identificación, el diseño y la implementación de soluciones tecnológicas acordes con las necesidades de la Agencia y velar por la operación, funcionalidad y seguridad de la información sistematizada.

²⁰⁴ Es función del despacho del Director General *“Definir los lineamientos para el desarrollo, fomento y promoción del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), para la obtención, utilización, evaluación y procesamiento de la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas, en materia de seguridad vial”*.

²⁰⁵ Apartado 3.1, Artículo 9, ley 1702 de 2013

²⁰⁶ Funciones de la Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

no ha permitido la incidencia favorable en el cumplimiento de las metas previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial en cuanto a la reducción de víctimas fatales y lesionados en accidentes de tránsito.

Hallazgo 23.- Implementación de la estrategia GEL (ahora Gobierno digital), por parte de la ANSV y el Ministerio de Transporte

Se observan sustanciales debilidades en la gestión y desempeño institucional por parte de las dos entidades en la implementación de la estrategia GEL, aunado a los pocos avances en la formulación de la arquitectura empresarial y por ende la arquitectura de TI y la falta de atención respecto del Modelo de Seguridad y Privacidad de la información, lo cual se complementa con otros aspectos como la falta de inversión planificada y la utilización de herramientas tecnológicas que faciliten la eficiente implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Pero los limitados avances en el desarrollo de la estrategia GEL se vienen presentando desde las disposiciones que deben ser tomadas por las instancias directivas en la entidad, contribuyendo a acoger lo indicado en los artículos 2.2.9.1.2.3 y 2.2.9.1.2.4 del Decreto 1078 de 2015²⁰⁷, las cuales han venido siendo desatendidas tanto por la ANSV²⁰⁸ como por el Ministerio de Transporte²⁰⁹.

De la misma manera, al revisar la estructura organizacional de las dos entidades, se ha evidenciado la existencia de Grupos Internos de Trabajo relacionados con el área de Informática y Telecomunicaciones, los cuales dependen de las Secretarías Generales respectivas y no directamente del representante legal, como se indica en el artículo 45 de la Ley 1753 de 2015²¹⁰. (Ver Gráfica 1)

²⁰⁷ Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, establece que: "El Representante Legal de cada sujeto obligado, será responsable de coordinar, hacer seguimiento y verificación de la implementación y desarrollo de la Estrategia Gobierno en Línea" y el artículo 2.2.9.1.2.4 del mismo decreto, dispone: "...Los sujetos obligados deberán incluir la estrategia de Gobierno en Línea de forma transversal dentro de sus planes estratégicos sectoriales e institucionales y anualmente dentro de los planes de acción de acuerdo con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión de qué trata el Decreto 2482 de 2012..."

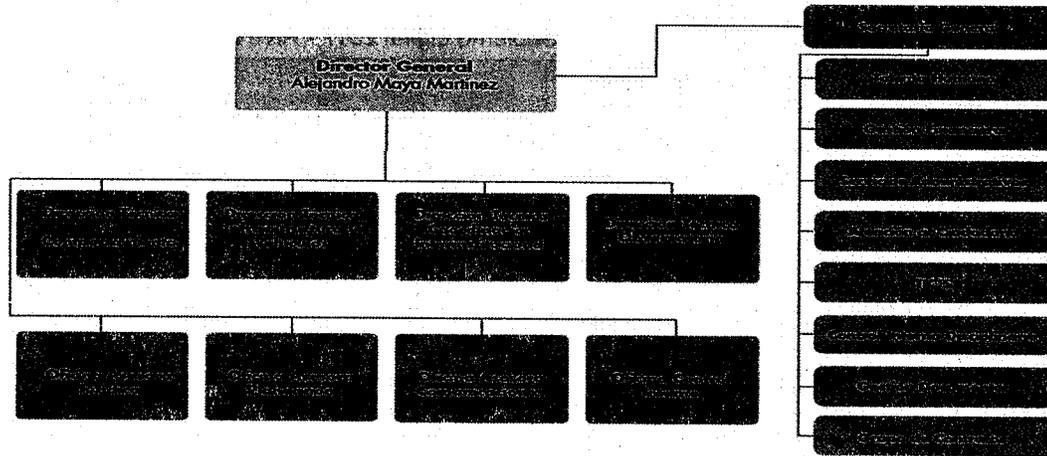
²⁰⁸ Oficio radicado No. 20181800009291 de 11 de mayo de 2018, emitido por la Secretaría General.

²⁰⁹ Informe de auditoría de cumplimiento Ministerio de Transporte. Estrategia GEL 2017. CGR-CDIFTCEDR N°. 015 -2018.

²¹⁰ Parágrafo 2 literal b) "Director de Tecnologías y Sistemas de Información. Las entidades estatales tendrán un Director de Tecnologías y Sistemas de Información responsable de ejecutar los planes, programas y proyectos de tecnologías y sistemas de información en la respectiva entidad. Para tales efectos, cada entidad pública efectuará los ajustes necesarios en sus estructuras organizacionales, de acuerdo con sus disponibilidades presupuestales, sin incrementar los gastos de personal. El Director de Tecnologías y Sistemas de Información reportará directamente al representante legal de la entidad a la que pertenezca y se acogerá a los lineamientos que en materia de TI define el MinTIC".

Gráfica 1. Organigrama ANSV

La Agencia
ESTRUCTURA



Fuente: <http://ansv.gov.co/Estructura>

Cabe mencionar que el Artículo 2.2.9.1.3.2. del Decreto 1078 de 2015, indica lo siguiente:

Plazos. Los sujetos obligados deberán implementar las actividades establecidas en el Manual de Gobierno en línea dentro de los siguientes plazos (Ver Cuadro 27):

Cuadro No. 27. Plazos implementación GEL – Entidades del orden nacional.

COMPONENTE/ AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TIC para Servicios	90%	100%	Mantener 100%	Mantener 100%	Mantener 100%	Mantener 100%
TIC para el Gobierno abierto	90%	100%	Mantener 100%	Mantener 100%	Mantener 100%	Mantener 100%
TIC para la Gestión	25%	50%	80%	100%	Mantener 100%	Mantener 100%
Seguridad y privacidad de la información	40%	60%	80%	100%	Mantener 100%	Mantener 100%

Fuente: Cuadro tomado de Artículo 2.2.9.1.3.2. Plazos, Decreto 1078 de 2015

Para el caso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los resultados no se ajustan a las metas proyectadas, de acuerdo a la evaluación realizada mediante el índice de Gobierno Digital para las entidades del orden territorial, reportados a



través de del Formulario Único de Reporte de Avances en la Gestión (FURAG) para el año 2017²¹¹, el cual arroja los siguientes resultados (Ver Cuadro 28):

Cuadro 28: Índice FURAG Gobierno digital 2017 - ANSV

Índice	Puntaje Entidad	Valores de referencia					
		Puntaje máximo grupo par	Quintiles				
			1	2	3	4	5
Gobierno Digital: Empoderamiento de los ciudadanos a partir del acceso a la información pública, la apertura de datos, la rendición de cuentas y la participación de la sociedad en el Gobierno, a través de medios medios electrónicos	56,9	88,4	56,9				
Gobierno Digital: Fortalecimiento de la gestión de TI a través de la planeación estratégica y gobierno de TI, la gestión de sistemas de información e infraestructura tecnológica y el uso y aprovechamiento de TI	53,3	88,5	53,3				
Gobierno Digital: Gestión, calidad y aprovechamiento de la información para la toma de decisiones.	54,4	87,1	54,4				
Gobierno Digital: Recursos dedicados para Seguridad de la Información	54,0	85,2	54,0				
Gobierno Digital: Apoyo de la alta dirección para la implementación del componente de Seguridad y Privacidad de la Información	52,5	85,6	52,5				
Gobierno Digital: Gestión de los riesgos de Seguridad de la información en la entidad	52,5	87,4	52,5				

Fuente: Informe de gestión y desempeño institucional Agencia Nacional de Seguridad Vial, Función Pública, abril de 2018, Paginas 20-21.

Con respecto al Ministerio de Transporte, la Contraloría General de la República realizó una auditoría de cumplimiento a la GEL²¹², que dio como resultado de la evaluación un concepto de Incumplimiento Material con Reserva por el bajo avance de los cuatro componentes, cuyos dos primeros componentes²¹³ a 2016 deberían estar al 100%, y los dos restantes²¹⁴ a corte del 2017 en un 80%, nivel de cumplimiento que no se ha logrado por parte de ésta entidad.

Así las cosas, se puede considerar que ante las dificultades evidenciadas en la ANSV y en el Ministerio de Transporte respecto de los avances en la implementación de la estrategia de Gobierno en Línea (hoy Gobierno Digital), no se contribuye de manera eficiente y efectiva al objetivo de la mencionada estrategia, como es el de "Promover el uso y aprovechamiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones para consolidar un Estado y ciudadanos

²¹¹ Informe de gestión y desempeño institucional Agencia Nacional de Seguridad Vial, Función Pública, Abril de 2018, Paginas 20-21.

²¹² Informe de auditoría de cumplimiento Ministerio de Transporte. Estrategia GEL 2017. CGR-CDIFTCEDR N°. 015 -2018

²¹³ TIC para Servicios y TIC para el Gobierno abierto

²¹⁴ TIC para la Gestión y Seguridad y privacidad de la información



competitivos, proactivos, e innovadores, que generen valor público en un entorno de confianza digital"²¹⁵, al igual que a la atención de los principios de coordinación, eficacia, economía y celeridad consagrados en el artículo 2.2.9.1.1.4 del decreto 1078 de 2015²¹⁶. Resulta importante para la eficiente implementación y seguimiento del PNSV contar con una continua y eficaz gestión del uso de datos entre entidades del sector de tránsito, transporte y movilidad, lo cual permitiría hacer un permanente control de los resultados obtenidos por los diferentes actores involucrados en la consecución de las metas establecidas en el PNSV, pero aún más importante resulta conocer de manera oportuna, confiable y segura, los resultados del plan en lo que respecta a las cifras de víctimas en accidentes de tránsito a nivel Nacional y valorar las circunstancias que inciden directamente sobre los resultados esperados.

3.4.2. Hipótesis de auditoría

La ANSV y el Ministerio de Transporte; han propuesto estrategias tendientes a intervenir (o reducir) la accidentalidad a partir del análisis de información relativa a evasión del SOAT y Revisión Técnico Mecánica.

Hallazgo 24.- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT y Revisión Técnico Mecánica -RTM

El PNSV 2011-2021, en su Pilar Estratégico de *Comportamiento Humano*, establece como uno de sus programas (*MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS*), define como acción "*desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial*", con el propósito de "*optimizar las estrategias de control preventivo... mediante desarrollo de esquemas que permitan una adecuada planeación, desarrollo y evaluación de dichas acciones y medidas*".

Tanto el Ministerio de Transporte (MT) como la ANSV, desempeñan funciones de planeación, coordinación (intersectorial e intergubernamental) y regulación en materia de seguridad vial conforme al marco normativo de cada Entidad; que contribuyen a la persuasión y la modelación conductual de los actores viales. El

²¹⁵ <http://estrategia.gobiernoenlinea.gov.co/623/w3-propertyvalue-7650.html>

²¹⁶ ARTÍCULO 2.2.9.1.1.4. Principios y fundamentos de la Estrategia de Gobierno en línea. La Estrategia de Gobierno en línea se desarrollará conforme a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad consagrados en los artículos 209 de la Constitución Política, 3° de la Ley 489 de 1998 y 3° de la Ley 1437 de 2011.



MT²¹⁷ como rector del sector transporte, debe realizar la coordinación “sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con... la seguridad vial”²¹⁸ y con las “entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con... la seguridad vial”²¹⁹.

A su vez, la ANSV desempeña la “estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical”, “[recopila, procesa, analiza e interpreta] toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial”, “[presenta]... iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente” y “[evalúa] la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación...”²²⁰.

Para el periodo objeto de evaluación al PNSV (2012-2017), se observa un bajo desempeño del MT y la ANSV respecto a las competencias y funciones atribuidas en el PNSV en lo referente al desarrollo de acciones para reducir la evasión del SOAT y RTM²²¹; lo cual impacta al Plan en los pilares de Atención a Víctimas y Vehículos Seguros. Lo expuesto se evidencia en cuatro aspectos.

El primero, la inoportunidad en la interacción de la ANSV, que solo a partir de 2018 inició su participación en la *Mesa Intersectorial del SOAT*, junto con otras entidades relacionadas con la seguridad vial²²². Por su parte el MT hace referencia a la realización de acciones regulatorias, como el “uso de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito”, generado en 2018.

En segundo lugar, se evidencian deficiencias en la gestión de los medios de información y registro como lo indica la ANSV respecto al RUNT, indicando que

²¹⁷ El MIT de forma transitoria “Hasta la entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, corresponderá al despacho del Viceministerio de Transporte la ejecución, seguimiento y evaluación del “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021” (Res. 2273 de 2017 MIT).

²¹⁸ Decreto 0087 de 2011; art. 13.1.

²¹⁹ Decreto 0087 de 2011; art. 13.3.

²²⁰ Ley 1702 de 2013; art. 9; Num.: 1.3, 1.6, 2.1 y 2.2.

²²¹ El procesamiento de los datos del RUNT, se realizó en el apoyo informático del laboratorio informático de la USATI - CGR

²²² ANSV - Oficio 20181800009741: “modificación al SOAT, entre otros puntos la evasión”



“existe una incertidumbre sobre la base de cálculo para la evasión de estas obligaciones en el Registro Automotor de los vehículos que efectivamente circula en Colombia”²²³.

En tercer lugar, se observa la falta de gestión en el desarrollo de instrumentos y medios administrativos para la articulación y coordinación de acciones entre la ANSV, el MT, la DITRA²²⁴ y los Organismos de Transito para el control operativo²²⁵.

Finalmente, y de acuerdo con las cifras del RUNT²²⁶, se observa para periodo 2015-2017, un incremento del 28,79%, alcanzando un total de 5.767.691 automotores que incumplen con la obligación de tener el SOAT vigente (Ver Cuadro 29. Vigencia del SOAT 2015 – 2017 (Semestral)).

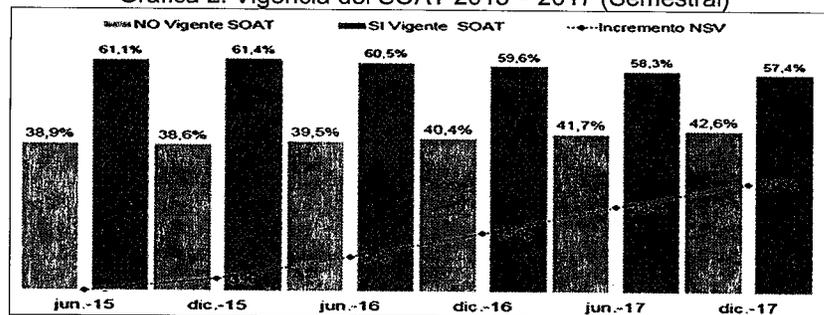
Cuadro 29. Vigencia del SOAT 2015 – 2017 (Semestral)

Semestre	jun-15	dic-15	jun-16	dic-16	jun-17	dic-17
NO Vigente SOAT	4.478.142	4.623.667	4.889.822	5.172.015	5.489.427	5.767.691
SI Vigente SOAT	7.022.418	7.360.574	7.499.750	7.641.082	7.679.423	7.787.261
Total Parque Automotor	11.500.560	11.984.241	12.389.572	12.813.097	13.168.850	13.554.952

Fuente: ANSV 2018
Elaboró: CGR 2018

El incumplimiento de la obligación del SOAT representa en promedio, para el periodo evaluado, un 40% del total del parque automotor (Ver Gráfica 2. Vigencia del SOAT 2015 – 2017 (Semestral)).

Gráfica 2. Vigencia del SOAT 2015 – 2017 (Semestral)



Fuente: ANSV 2018
Elaboró: CGR 2018

²²³ ANSV – Oficio 20181800015461

²²⁴ Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional

²²⁵ MT 20183000271501 / ANSV – Oficio 20181800015461

²²⁶ ANSV – Oficio 20181800009741

Igualmente, por tipo de vehículo y servicio, el segmento en el que se observa el mayor incumplimiento del SOAT, corresponde al servicio particular con 5.514.220 automotores, que equivalen al 95,61% de los 5.767.691 a diciembre de 2017, de los cuales 4.287.703 son motocicletas de servicio particular con el 77,76%, seguido de 721.290 automóviles con el 13,08%. Con respecto al servicio público, se registran 179.832 con el 3,12% y de servicio oficial 72.261 con el 1,25%. (Ver Cuadro 30)

Cuadro 30. Distribución – Cumplimiento del SOAT (TPA) 2015-2017 (semestral)

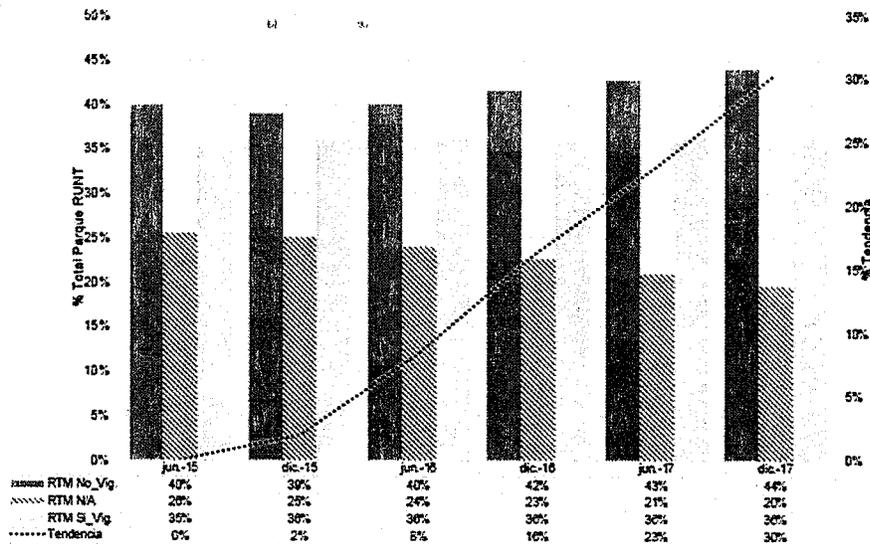
	jun-15		dic-15		jun-16		dic-16		jun-17		dic-17	
PARTICULAR	4.265.145	95,24%	4.404.887	95,27%	4.664.007	95,38%	4.937.849	95,47%	5.245.515	95,56%	5.514.220	95,61%
MOTOCICLETA	3.192.743	74,86%	3.342.509	75,88%	3.564.857	76,43%	3.791.550	76,79%	4.053.105	77,27%	4.287.703	77,76%
AUTOMOVIL	631.210	14,80%	622.453	14,13%	646.844	13,87%	673.661	13,64%	701.282	13,37%	721.290	13,08%
Otros	441.192	10,34%	439.925	9,99%	452.306	9,70%	472.638	9,57%	491.128	9,36%	505.227	9,16%
PUBLICICO	151.141	3,38%	153.044	3,31%	158.917	3,25%	166.171	3,21%	173.892	3,17%	179.832	3,12%
AUTOMOVIL	37.272	24,66%	37.487	24,49%	38.825	24,43%	40.258	24,23%	41.285	23,74%	42.439	23,60%
CAMION	29.951	19,82%	30.128	19,69%	31.029	19,53%	32.136	19,34%	33.693	19,38%	34.635	19,26%
BUS	21.541	14,25%	21.620	14,13%	22.166	13,95%	22.713	13,67%	23.238	13,36%	23.835	13,25%
CAMIONETA	19.796	13,10%	20.009	13,07%	21.252	13,37%	22.910	13,79%	24.805	14,26%	26.518	14,75%
MICROBUS	14.799	9,79%	15.465	10,10%	16.193	10,19%	17.208	10,36%	17.915	10,30%	18.681	10,39%
Otros	27.782	18,38%	28.335	18,51%	29.452	18,53%	30.946	18,62%	32.956	18,95%	33.724	18,75%
OFICIAL	60.564	1,35%	64.436	1,39%	65.579	1,34%	66.627	1,29%	68.644	1,25%	72.261	1,25%
MOTOCICLETA	32.853	54,25%	35.332	54,83%	35.960	54,83%	36.567	54,88%	37.737	54,97%	40.329	55,81%
CAMIONETA	7.400	12,22%	8.066	12,52%	8.336	12,71%	8.895	13,35%	9.201	13,40%	9.879	13,67%
AUTOMOVIL	7.015	11,58%	7.296	11,32%	7.424	11,32%	7.329	11,00%	7.413	10,80%	7.615	10,54%
Otros	13.296	21,85%	13.742	21,33%	13.859	21,13%	13.836	20,77%	14.293	20,82%	14.438	19,98%
OTROS	1.292	0,03%	1.300	0,03%	1.319	0,03%	1.368	0,03%	1.376	0,03%	1.378	0,02%
SubTotal Incumplen SOAT	4.478.142	38,94%	4.623.667	38,58%	4.889.822	39,47%	5.172.015	40,37%	5.489.427	41,68%	5.767.691	42,55%
SubTotal Cumplen SOAT	7.022.418	61,06%	7.360.574	61,42%	7.499.750	60,53%	7.641.082	59,63%	7.679.423	58,32%	7.787.261	57,45%
TOTAL Parque Automotor	11.500.560	100%	11.984.241	100%	12.389.572	100%	12.813.097	100%	13.168.850	100%	13.554.952	100%

Fuente: ANSV 2018. Cálculos CGR

En cuanto al incumplimiento de la Revisión Técnico Mecánica, según ASO-CDA²²⁷ "el 54% de... los vehículos no han realizado la revisión... por tipo... el nivel de evasión de Motocicletas es 65%, Particulares 43% y Públicos 22%".²²⁸ (Ver Gráfica 3)

²²⁷ Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor – Boletín Estadístico Consolidado 2017
²²⁸ Conclusiones ASO-CDA B.E.C. 2017

Gráfica 3 Comportamiento cumplimiento RTM 2015 – 2017 (semestral)



Fuente: ANSV 2018
Elaboró: CGR 2018

Para el sector público, el incumplimiento de la RTM está representado en su totalidad por los vehículos tipo motocicleta (Ver Cuadro 31.)

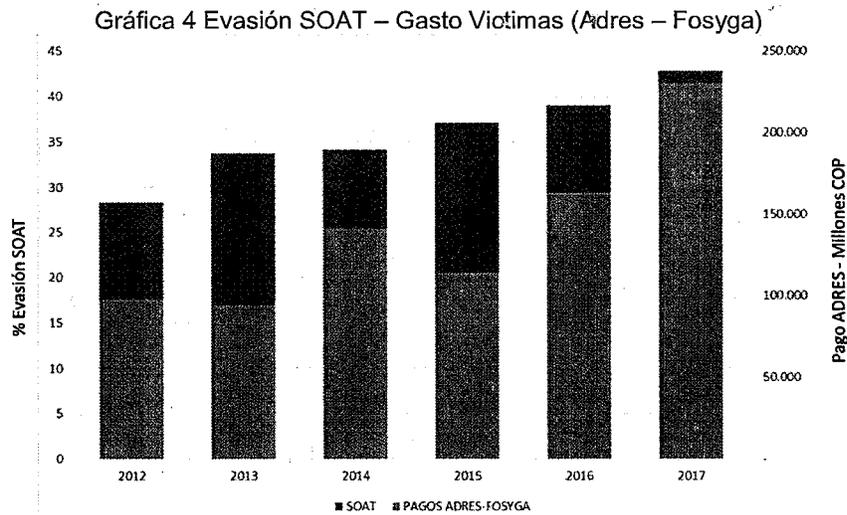
Cuadro 31 Tendencia Incumplimiento RTM 2015 – 2017 (semestral) – Sector Público

Periodo	jun-15	dic-15	jun-16	dic-16	jun-17	dic-17	Tendencia
No. Motocicletas	42.353	42.576	44.249	48.737	50.483	51.835	▬ ▬ ▬ ▬ ▬ ▬ ▬

Fuente: ANSV 2018. Cálculos propios

Igualmente, considerando las infracciones del Código Nacional de Tránsito identificadas y ponderadas en el PNSV; de las que representan más del 80%, se identifica que el “NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA EN EL PLAZO LEGAL ESTABLECIDO O CUANDO EL VEHÍCULO NO SE ENCUENTRE EN ADECUADAS CONDICIONES” (Contravención D02) ocupa el cuarto lugar, y el “CONDUCIR SIN PORTAR LOS SEGUROS ORDENADOS POR LA LEY” (Contravención C35) se encuentra en la octava posición.

Estos incumplimientos por parte de los actores viales pueden tener relación indirecta con los resultados negativos en la disminución de accidentes con víctimas, en el caso de la contravención D02 derivado del desgaste de materiales y fatiga de los mismos disminuyendo la capacidad de los medios activos de seguridad vial; y en el incumplimiento de la C35. Este último puede correlacionarse con el incremento de gasto público en la atención de víctimas (Ver Gráfica 4)



Fuente: ANSV 2018. Cálculos propios

Sobre el hallazgo, tanto el MT como la ANSV presentan los avances en materia regulatoria (dispositivos de sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones); señalan incertidumbres respecto a los datos registrados en el RUNT y riesgos de detección relacionados con la articulación y coordinación con para el control operativo²²⁹.

Las situaciones descritas anteriormente de la evasión del SOAT y de la RTM, derivan en parte de un deficiente control por parte de las autoridades de tránsito y de la DITRA²³⁰, al no realizar operativos efectivos que permitan que los vehículos que transitan por las carreteras cumplan con los requisitos del SOAT y la RTM, así como por parte de la ANSV, para la coordinación y articulación con las Entidades involucradas en el PNSV relacionadas con el pilar estratégico de comportamiento humano.

Lo anterior, refleja un el bajo desempeño en la implementación de las metas del PNSV 2011-20121, situación observable en los resultados de la accidentalidad vial cuyo impacto es poco significativo respecto a las metas proyectadas en el Plan (número de víctimas fatales y lesionados) y de los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS²³¹ (Reducir el número de muertes y lesiones causadas por

²²⁹ MT 20183000271501 / ANSV – Oficio 20181800015461

²³⁰ Suscripción de 70 convenios con Organismos de Tránsito

²³¹ Metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.



accidentes de tráfico en el mundo para 2020 y, mejorar la seguridad vial para 2030) y, el incremento del gasto total²³² (Gráfica 4 Evasión SOAT – Gasto Víctimas (Adres – Fosyga).

4. CONCLUSIONES

Dentro del marco de las acciones realizadas para la ejecución PNSV 2011-2021, se observó que las mismas no han contribuido de manera eficiente al cumplimiento de las metas de dicho plan para el periodo 2012-2017, en cuanto a la reducción de las altas cifras de accidentalidad vial, que son la segunda causa de muertes violentas del País.

Con ello, se pone de manifiesto un insuficiente desempeño de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan y del Ministerio de Transporte como ente de coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con la seguridad vial. No obstante, que el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 declaró la Seguridad Vial como una política de Estado.

Lo anterior se evidenció en los siguientes ejes temáticos:

Las estrategias y acciones implementadas por el Ministerio de Transporte y la ANSV, para la Articulación y Coordinación de actividades con los diferentes actores, relacionados con la seguridad vial, no han contribuido al desarrollo del PNSV. puesto que las entidades enunciadas, no diseñaron estrategias, instrumentos y acciones de cohesión y armonización nacionales, territoriales, sectoriales e intersectoriales, que incluya la individualización de responsabilidades institucionales concretas e integración de metas, distribución y asignación de tareas y recursos, para los diferentes agentes participantes en el plan, así como el intercambio de información confiable y oportuna.

Las Comisiones, Consejos y Comités creados en la Ley 1702 de 2013, como apoyo para la seguridad vial y como facilitadores de las actividades de la Agencia, aún no han sido reglamentados, lo cual no le ha permitido a la Agencia un mejor desempeño, con el fin de apoyar y facilitar la concertación de políticas, lograr compromisos entre sectores público-privados, coordinar medidas regulares

²³² El total acumulado de los gastos en atención médica entre 2012 a 2016, de acuerdo con los datos de Fasecolda, fueron de \$ 1.494.723,48 millones de COP



o contingentes, o conciliar aspectos reglamentarios destinados a alcanzar los objetivos y aceptación de las estrategias nacionales de seguridad vial.

El Ministerio de Transporte en el período 2011-2015 ni la ANSV en el período 2015-2017, contaron con información completa sobre la financiación para las actividades asignadas a las 71 clases de actores involucrados en el PNSV, del Orden Nacional, Territorial y del Sector Privado., que podría afectar su sostenibilidad en el corto, mediano y largo plazo.

Así mismo, no realizan seguimiento ni monitoreo a los siguientes recursos identificados por la CGR, así: Recursos del Presupuesto Nacional ejecutados por algunas entidades participantes del PNSV por \$274.499 millones correspondiente a las vigencias 2014-2017; ingresos acumulados de multas por \$1.7 billones entre el 2012 y 2017 de 724 Entes Territoriales y gastos incurridos para atención a víctimas fatales y lesionados en accidentes de tránsito a través de ADRES por \$665.715 millones (\$ constantes de 2012), para el período 2012-2016.

Igualmente, no se realizan actividades de seguimiento a los Organismos de Tránsito relacionadas con el fenómeno de la caducidad y la prescripción, que en el año 2016 se dejaron de percibir \$103.857 millones para la seguridad vial, en donde los mayores casos se presentaron en 110.108 motocicletas, seguidas por 30.628 vehículos.

La ANSV no cuenta con una Matriz de Riesgos y Plan de Contingencia, sobre los compromisos adquiridos por los 71 actores del PNSV 2011-2021, que identifique los distintos tipos de riesgos con relación al desarrollo de las metas proyectadas en el Plan y los controles para su mitigación. Así mismo carece de un Plan de Contingencia, que, de respuesta rápida a posibles ocurrencias de riesgo, relacionadas con la seguridad vial del país.

De 1.121 municipios del país, 653 no tienen control operativo, lo que representan el 58%. Ante esta situación ni el Ministerio de Transporte ni la ANSV²³³, contaron con mecanismos de seguimiento y monitoreo que permita propender por el logro de las metas encaminadas a reducir la accidentalidad vial en el país.

La deficiente gestión de la información relacionada con la seguridad vial por parte de la ANSV y el Ministerio de Transporte realizada por medio del Observatorio

²³³En el periodo auditado 2012-2017



Nacional de Seguridad Vial, no permite sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial, al igual que impide contar con elementos para modelar e investigar las causas y circunstancias de accidentes viales. Muestra de ello, es el reporte de lesionados por accidentes de tránsito, el cual no reflejan la realidad de la problemática, pues la información presentada por el ONSV, que tiene como base lo reportado por el Instituto Legal de Medicina Legal INMLCF, difiere sustancialmente de lo reportado por FASECOLDA y el Ministerio de Salud por medio del sistema de información SIRAS, que puede representar un sub-registro de 16 veces la cifra oficial presentada por la Agencia.

La estrategia de implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial en las organizaciones, Entidades y Empresas del sector público y privado, no ha sido efectiva, dado que no se ha logrado el empoderamiento de estos entes, frente a la forma de asumir la responsabilidad de las acciones de los conductores y actores de la vía, como una cultura de prevención y contribución a la seguridad vial, cuyos resultados serían la creación de hábitos y conductas que permitirían la reducción de los niveles de accidentalidad vial.

Así mismo, los Planes Locales de Seguridad Vial-PLSV no han tenido un buen desempeño en cuanto a la reducción de la accidentalidad vial y se desconoce la elaboración e implementación de los entes territoriales por parte del Ministerio de Transporte y la ANSV. Algunos de ellos no cuentan con comités locales de seguridad vial.

Igualmente, los convenios suscritos por la ANSV, no han tenido un buen desempeño en cuanto a la reducción de la accidentalidad vial, debido a que, algunos no se enmarcan dentro de un PLSV, además, en la distribución de recursos en los años 2015 y 2016, no se consideraron criterios técnicos para la asignación, también se adjudicaron recursos superando el monto máximo establecido, tal es el caso de Medellín-que se entregó el doble de los recursos permitidos de acuerdo con los lineamientos de la ANSV.

La ANSV y el Ministerio de Transporte no han propuesto estrategias tendientes a intervenir (o reducir) la accidentalidad vial a partir del análisis de información relativa a evasión del SOAT y Revisión Técnico Mecánica.

5. APÉNDICES Y ANEXOS

5.1. Criterios de la auditoría

a. Criterios relevantes al PNSV

- Que el Ministerio de Transporte y la ANSV hayan diseñado estrategias de coordinación y articulación para contribuir a la implementación efectiva del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
- Que para la formulación o ejecución del PNSV se consideren las buenas prácticas y regulaciones de Organismos internacionales y regionales en materia de seguridad vial y gestión.
- Que el Ministerio de Transporte y la ANSV cuente con mecanismos de seguimiento, control y monitoreo, oportunos, que faciliten el logro de las metas y objetivos, propuestas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
- Que el PNSV establezca de manera individualizada las actividades que debe realizar cada una de las entidades que se incluyen en la acción, conforme a su rol misional. (Tanto participantes, como propietarios y colaboradores externos)
- Que los planes estratégicos estén acordes con los lineamientos y contenido de la guía expedida por el Ministerio de Transporte, y que hayan sido implementados y contribuyan a la disminución de las víctimas en accidentes de tránsito.
- Que existan planes locales de seguridad en coherencia con los lineamientos de la guía expedida por el Ministerio de Transporte, y que hayan sido implementados y contribuyan a la disminución de las víctimas en accidentes de tránsito.
- Que se hayan diseñado las instancias de coordinación para la implementación, monitoreo, seguimiento y evaluación de los planes locales de seguridad vial.
- Que los planes se hayan elaborado de manera participativa y consensuada con los principales actores.
- Que para la distribución de los recursos en los convenios suscritos con los entes territoriales se consideren aspectos técnicos de asignación.
- Que los consejos, comisión y comité hayan contribuido y apoyado el desempeño de la ANSV.
- Que el Consejo Consultivo de Seguridad Vial, haya generado compromisos y alineamientos entre los sectores público y privado en cuanto a los objetivos y estrategias del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Que para el análisis de información se tenga en cuenta los datos generados por diversas fuentes que generen y/o administren información relacionadas con la seguridad vial.



- Que la entidad cuente con un plan estratégico de TI para el funcionamiento del ONSV
 - Que las estrategias definidas por la ANSV se encuentren sustentadas en análisis de comportamiento de cobertura de SOAT y Revisión Técnico Mecánica.
- 5.2. Fuentes de Criterio
- Ley 105 de 1993. Reglamenta la Planeación del Sector Transporte y determina la Seguridad Vial como uno de los principios rectores del Transporte en el artículo 2. Además, en la prestación del servicio público se le da relevancia a la cobertura, calidad y transporte plasmado en el artículo 3.
 - Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.
 - Ley 1450 de 2011 del Plan Nacional de Desarrollo, donde el Estado Colombiano definió la seguridad vial como Política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional Plan Nacional de Desarrollo.
 - Ley 1603 de 2011. Por medio del cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras a organizaciones públicas y privadas con una flota vehicular mayor de 10 vehículos, deberán diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.
 - Ley 1702 de 2013, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
 - Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte, Revisión Técnico mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC).
 - Resolución 1282 del 2012, del Ministerio de Transporte, mediante la cual se expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
 - Resolución 2273 de 2014, del Ministerio de Transporte, mediante la cual se ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
 - Decreto 2053 de 2003. Modifica la estructura del Ministerio de Transporte. Artículo 14 con respecto a la evaluación de políticas públicas.
 - Decreto 2851 de 2013 - Guía metodológica para elaboración Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
 - Decreto 87 DE 2011- por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.
 - Decreto 1079 DE 2015 - por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
 - Decreto 1906 de 2015 Planes Estratégicos de Seguridad Vial
 - Resolución 0001565 de 2014 Guía metodológica para elaboración de planes estratégicos de seguridad vial, Mintransporte.
 - Resolución A/RES/64/255 de las Naciones Unidas para la seguridad vial
 - Objetivos de Desarrollos Sostenible.¹⁶
 - Decreto 2844 de 2010. Normas de presupuesto y del Plan Nacional de Desarrollo con respecto al ciclo de vida de los proyectos, así como del respectivo seguimiento. (Marco lógico).



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

- Pronunciamento de United States Government Accountability Office – GAO.
- El Foro Mundial de la UNECE para la Armonización de Reglamentos de Vehículos (WP.29).

5.3. Validez de los criterios.

Los criterios de auditoria presentados, incluyen las buenas prácticas de otros países con respecto a la disminución de la accidentalidad vial; y constituyen argumentos sólidos para la evaluación del desempeño del PNSV en cuanto a las mejores prácticas para el seguimiento y monitoreo de las políticas públicas.

Anexo 1. Entidades incluidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial- PNSV 2011-2021.

No.	Síglas	ENTIDADES	No. Pilares en los que participa
1	ACADEMIA	ACADEMIA	3
2	ARL	ADMINISTRADORAS DE RIESGOS LABORALES	1
3	Agencia Nacional Comunicaciones*	AGENCIA NACIONAL DE COMUNICACIONES*	1
4	ANI	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	2
5	ANSV	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	5
6	Agremiación comerciantes Automotriz	AGREMIACIONES COMERCIANTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	1
7	AGREMIACIÓN DE TRANSPORTE	AGREMIACIONES DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS	1
8	Alta consejería presidencial para la convivencia y la seguridad ciudadana*	ALTA CONSEJERÍA PRESIDENCIAL PARA LA CONVIVENCIA Y LA SEGURIDAD CIUDADANA*	1
9	ASEGURADORAS	ASEGURADORAS	1
10	ACTOS	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE TÚNELES Y OBRAS SUBTERRÁNEAS	1
11	ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS	ASOCIACIÓN DE VÍCTIMAS	1
12	Asociaciones empresariales y profesionales	ASOCIACIONES EMPRESARIALES Y PROFESIONALES	1
13	Asociaciones y agremiaciones del sector	ASOCIACIONES Y AGREMIACIONES DEL SECTOR	1
14	Autoridades de Tránsito	AUTORIDADES DE TRÁNSITO	1
15	Bomberos	BOMBEROS	1
16	Canal ZOOM	CANAL ZOOM	1
17	CDA	CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR	1
18	CEA	CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA	1
19	Centros de investigación	CENTROS DE INVESTIGACIÓN	1
20	CRC	CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES	1
21	CIA	CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN	1
22	CRUE	Centros regulador de urgencia y emergencias	1
23	Clínicas y hospitales	Clínicas y hospitales	1
24	Comisión intesectorial de seguridad en las carreteras	COMISIÓN INTERSECTORIAL DE SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS	1
25	Comité local de seguridad	COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	1



No.	Siglas	ENTIDADES	No. Pilares en los que participa
	vial		
26	Comunidad	Comunidad	1
27	Congreso de la República	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	1
28	COPNIA	CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA	2
29	Consejos departamentales y locales de Gestión del Riesgo	CONSEJOS DEPARTAMENTALES Y LOCALES DE GESTIÓN DEL RIESGO	1
30	Defensa Civil	DEFENSA CIVIL	1
31	DNP	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	1
32	DIAN	DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES	2
33	DANE	Dirección Nacional de Estadística	1
34	Empresas de ambulancias	Empresas de ambulancias	1
35	Empresas de transporte	EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS	1
36	EPS	Empresas promotoras de salud	1
37	ET	ENTIDADES TERRITORIALES	1
38	FASECOLDA	FEDERACIÓN DE ASEGURADORES COLOMBIANOS	1
39	SIMIT	FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS	3
40	Fiscalía	Fiscalía general de la Nación	1
41	ICONTEC	INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN	2
42	MedicinaLegal	INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL	3
43	INM	INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGÍA	1
44	INS	INSTITUTO NACIONAL DE SALUD	1
45	INVIAS	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS	1
46	Medios de comunicación	MEDIOS DE COMUNICACIÓN	1
47	MinCIT	MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO	3
48	MinDefensa	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	3
49	MinEducación	MINISTERIO DE EDUCACIÓN	3
50	MinHacienda	MINISTERIO DE HACIENDA	1
51	MinJusticia	MINISTERIO DE JUSTICIA	1
52	MinSalud	MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL	4
53	MinTIC	MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES	1
54	Mintrabajo	MINISTERIO DE TRABAJO	1
55	Mintran	MINISTERIO DE TRANSPORTE	5
56	MinVivienda	MINISTERIO DE VIVIENDA	1

No.	Siglas	ENTIDADES	No. Pilares en los que participa
57	MinINTERIOR	MINISTERIO DEL INTERIOR	1
58	MinAmbiente	MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	3
59	Observatorios de movilidad y/o seguridad vial locales	OBSERVATORIOS DE MOVILIDAD Y/O SEGURIDAD VIAL LOCALES	1
60	ONAC	ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE COLOMBIA	1
61	Organismos de Socorro SNPAD	ORGANISMOS DE SOCORRO DEL SISTEMA NACIONAL PARA LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE DESASTRES	1
62	OT	ORGANISMOS DE TRÁNSITO	3
63	DITRA	POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA- DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICIA NACIONAL	3
64	RUNT	Registro Único Nacional de Tránsito	1
65	SecSalud	SECRETARÍAS DE SALUD	2
66	SENA	SISTEMA NACIONAL DE APRENDIZAJE	1
67	SCI	SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS	2
68	SIC	SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO	2
69	Supertransporte	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	4
70	TERMINALES TRANSPORTE	TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS	1
71	UNGRD	UNIDAD NACIONAL PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO Y DESASTRES	1

* A la fecha no existen estas entidades, sin embargo se especifican dentro de la relación de actores del PNSV.

Anexo 2. Plan de Acción 2017 ANSV

RESPONSABLE	PRODUCTO	NOMBRE INDICADOR	FORMULA DEL INDICADOR	OBSERVACIÓN
Dirección Coordinación Interinstitucional	Entidades Territoriales con asistencia técnica	Entidades Territoriales con asistencia técnica.	No. de Entidades Territoriales con asistencia técnica.	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección Coordinación Interinstitucional	Instituciones con asistencia técnica	Instituciones con asistencia técnica.	No. Instituciones con asistencia técnica.	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección Coordinación Interinstitucional	Talleres Regionales	talleres regionales	Número de talleres regionales	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección Coordinación Interinstitucional	Actores viales sensibilizados	Actores viales Sensibilizados	Número de personas sensibilizadas	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección Coordinación Interinstitucional	Desarrollo de una metodología para evaluación de PESV, entrega de información a la ANSV para que sea repositorio de los PESV, creación de cuerpo élite de investigación.	Desarrollo de una metodología para evaluación de PESV, entrega de información a la ANSV para que sea repositorio de los PESV, creación de cuerpo élite de investigación.	Metodología implementada	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección Coordinación Interinstitucional	Acuerdo firmado por las partes en donde se definen los criterios para la evaluación y seguimiento al cumplimiento de los PESV y las competencias de cada Entidad.	Acuerdo firmado	Acuerdo firmado	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Dirección Coordinación Interinstitucional	Circular informativa frente a los acuerdos logrados con respecto a la evaluación y seguimiento PESV.	Circular informativa	Circular informativa	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Dirección Coordinación Interinstitucional	Asistencia técnica y formación a las autoridades de tránsito.	Autoridades de Tránsito con Asistencia Técnica y Formación en Seguridad Vial	Autoridades de Tránsito con Asistencia Técnica y Formación en Seguridad Vial	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Dirección Coordinación Interinstitucional		Policías Formados en Seguridad Vial	Policías Formados en Seguridad Vial	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Dirección Coordinación Interinstitucional	Revisión, ajuste y gestión para la adopción de manuales y guías para la seguridad vial.	Guías/manuales/conceptos revisados y ajustados por expertos internacionales para adopción.	Guías/manuales/conceptos revisados y ajustados por expertos internacionales para adopción.	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales



RESPONSABLE	PRODUCTO	NOMBRE INDICADOR	FORMULA DEL INDICADOR	OBSERVACIÓN
Dirección Coordinación Interinstitucional	Diseño de documento con la ruta de atención a los familiares de las víctimas de siniestros de tránsito	Diseño de documento con la ruta de atención a los familiares de las víctimas de siniestros de tránsito	Diseño de documento con la ruta de atención a los familiares de las víctimas de siniestros de tránsito	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección Coordinación Interinstitucional		Víctimas atendidas (a través de la orientación en la ruta de atención a familiares)	Víctimas atendidas (a través de la orientación en la ruta de atención a familiares)	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Financiera	Implementación de la Política contable	Política implementada	Política implementada	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Financiera	Estructuración procedimiento de certificación ingresos	Procedimiento realizado	Procedimiento realizado	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Administrativo	Valoración del inventario y revisiones físicas del mismo	1 inventario con revisiones Físicas	1 inventario con revisiones Físicas	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Administrativo	Mantener en adecuadas condiciones técnicas las locaciones de la ANSV	Locaciones en buen estado	Locaciones en buen estado	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
TIC	Desarrollar plan estratégico de tecnologías de la información - PETI	Plan estratégico de tecnologías de la información - PETI	Plan estratégico de tecnologías de la información - PETI	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
TIC	Implementar las políticas de gobierno en línea	Políticas de gobierno en línea	Políticas de gobierno en línea	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
TIC	Arquitectura de TI	Arquitectura de TI	Arquitectura de TI	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Control Interno Disciplinario	Campañas y capacitaciones para prevenir faltas disciplinarias	Campañas y capacitaciones para prevenir faltas disciplinarias	Campañas y capacitaciones para prevenir faltas disciplinarias	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Talento Humano	Desarrollo del plan de bienestar de acuerdo con el cronograma	Desarrollo del plan de bienestar de acuerdo con el cronograma de	Desarrollo del plan de bienestar de acuerdo con el cronograma de	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Talento Humano	Realizar programa de inducción y reinducción	Realizar programa de inducción y reinducción	Realizar programa de inducción y reinducción	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Contratos	Consolidar y mantener actualizada la base de datos de Gestión contractual	Base de datos de Gestión contractual actualizada	Base de datos de Gestión contractual actualizada	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Contratos	Revisión y acompañamiento en el cumplimiento de requisitos de la gestión contractual	Cumplimiento de requisitos gestión contractual	Cumplimiento de requisitos gestión contractual	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Atención al ciudadano	Desarrollo y seguimiento a los canales de participación ciudadana	Desarrollo y seguimiento a los canales de participación ciudadana	Desarrollo y seguimiento a los canales de participación ciudadana implementado	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;



RESPONSABLE	PRODUCTO	NOMBRE INDICADOR	FORMULA DEL INDICADOR	OBSERVACIÓN
Documental	Diseñar Plan General de Archivo	Diseñar Plan General de Archivo	Diseñar Plan General de Archivo implementado	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Documental	Organización y puesta en marcha del archivo de la entidad	Organización y puesta en marcha del archivo de la entidad	Organización y puesta en marcha del archivo de la entidad implementado	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección de Comportamiento Humano	Procesos de formación desarrollados	Procesos de formación desarrollados	Número de procesos de formación desarrollados	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección de Comportamiento Humano	Documento Plan de Seguridad Vial para motociclistas	Documento "Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas"	Obtención de 1 documento final del "Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas"	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección de Comportamiento Humano	Número de actores viales formados	Número de actores viales formados	Número de actores viales formados	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección de Comportamiento Humano	Número de personas capacitadas	Número de personas capacitadas	Número de personas capacitadas	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Dirección de Comportamiento Humano	Documento sobre Procedimientos para la habilitación de los CALE para la acreditación de personas	Documento versión final en formato virtual	Documento versión final en formato virtual	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Dirección de Comportamiento Humano	Prueba validada para la caracterización de la movilidad en menores de edad	Encuesta versión final y documento con los resultados de aplicación	Encuesta versión final y documento con los resultados de aplicación	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales.
Dirección de Comportamiento Humano	Número de voluntarios capacitados en primeros auxilios psicológicos y en seguridad vial.	Número de voluntarios capacitados	Número de voluntarios capacitados	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Oficina Asesora de Comunicaciones	Aumento de seguidores en redes sociales	Aumento de seguidores	Seguidores nuevos	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Oficina Asesora de Comunicaciones	Producción de contenidos audiovisuales, para ser difundidos en diferentes medios	Mensajes producidos	Mensajes producidos	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Oficina Asesora de Comunicaciones	Comunicados y/o boletines de prensa sobre temas de la ANSV y seguridad vial	Comunicados y/o Boletines de prensa producidos	Comunicados y/o Boletines de prensa producidos	El nombre del indicador y la fórmula del indicador son iguales
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Normograma de infraestructura.	Normograma de infraestructura vial	Normograma de infraestructura vial finalizado / normograma de infraestructura vial programado.	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;



RESPONSABLE	PRODUCTO	NOMBRE INDICADOR	FORMULA DEL INDICADOR	OBSERVACIÓN
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas	*Metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas	Metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas ajustada en un 100% / Metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas programado	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Guía de Tráfico Calmado	Guía de Tráfico Calmado del Ministerio de Transporte	Guía de Tráfico Calmado ajustada en un 100% / Guía de Tráfico Calmado programada a ajustar	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Base de datos geográfica para el Sistema de Información de Señalización Vial de Colombia (SISCOL).	Estructuración de la base de datos geográfica para el Sistema de Información de Señalización Vial de Colombia	base de datos geográfica para el Sistema de Información de Señalización Vial de Colombia estructurada en un 100% / base de datos geográfica para el Sistema de Información de Señalización Vial de Colombia programada	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Reglamentos técnicos con base en las regulaciones UNECE (2)	Reglamento Técnico	Reglamentos técnicos con base en las regulaciones UNECE	El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Reglamentos técnicos con base en las regulaciones UNECE (2)	Reglamento Técnico	Reglamentos técnicos con base en las regulaciones UNECE	El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Reglamentos técnicos con base en las regulaciones UNECE (2)	Reglamento Técnico	Reglamentos técnicos con base en las regulaciones UNECE	El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Estudio Técnico	Estudio Técnico	Estudio Técnico	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Seguimiento a las regulaciones sobre seguridad vial del transporte en bicicleta, ciclomotores en las Entidades Territoriales.	Seguimiento a las regulaciones sobre seguridad vial del transporte en bicicleta, ciclomotores en las Entidades Territoriales.	Seguimiento a las regulaciones sobre seguridad vial del transporte en bicicleta, ciclomotores en las Entidades Territoriales.	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Dirección de Infraestructura y Vehículos	2. Desarrollar los estándares de seguridad para el transporte escolar y/o mixto	2. Desarrollar los estándares de seguridad para el transporte escolar y/o mixto	2. Desarrollar los estándares de seguridad para el transporte escolar y/o mixto	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; El producto y la fórmula del indicador son idénticos



RESPONSABLE	PRODUCTO	NOMBRE INDICADOR	FORMULA DEL INDICADOR	OBSERVACIÓN
Dirección de Infraestructura y Vehículos	1 Estudio para definir los lineamientos para la estructuración de los sistemas estratégicos, masivos, integrales de transporte,	1 Estudio para definir los lineamientos para la estructuración de los sistemas estratégicos, masivos, integrales de transporte,	1 Estudio para definir los lineamientos para la estructuración de los sistemas estratégicos, masivos, integrales de transporte,	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Oficina de planeación	Sistema de gestión de calidad Implementado	Sistema de gestión implementado	Sistema de gestión implementado	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Oficina de planeación	Levantamiento y seguimiento a los riesgos de la entidad	Levantamiento y seguimiento a los riesgos de la entidad	Sistema de gestión implementado	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Oficina de planeación	Implementación y seguimiento al PIGA	Implementación y seguimiento al PIGA	Sistema de gestión implementado	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción; El producto y la fórmula del indicador son idénticos
Oficina de planeación	Formulación proyecto de inversión	Formulación proyecto de inversión	Formulación proyecto de inversión	El producto y el nombre del indicador tienen la misma descripción;
Oficina Asesora Jurídica	Elaborar Manual de Defensa Jurídica	Manual de Defensa Jurídica elaborado	Manual de Defensa Jurídica elaborado	El indicador y la fórmula del indicador son iguales
Oficina Asesora Jurídica	Elaborar Manual de Cobro Coactivo	Manual de Cobro Coactivo elaborado	Manual de Cobro Coactivo elaborado	El indicador y la fórmula del indicador son iguales
Oficina Asesora Jurídica	Elaborar Manual de supervisión de contratos	Manual de supervisión de contratos elaborado	Manual de supervisión de contratos elaborado	El indicador y la fórmula del indicador son iguales

Fuente: Plan de acción ANSV vigencia 2017, remitido con oficio radicado 20181800009231, del 11 de mayo de 2018, suscrito por el Secretario General de la ANSV.



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Anexo 3. Comparativo, Entidades territoriales con convenios entre la ANSV y acompañamientos Ministerio de Transporte

Años	2012-2013	2014	2015	2016	2017	2017		
Convenio/Acompañamiento técnico.	Convenio Interadministrativo No. 211043.	4 Convenios con MT	10 Convenios administrativos con MT	16 Convenios con ANSV	33 Apoyos técnicos por parte del Ministerio de Transporte para apoyo a elaboración de planes locales.	18 Convenios con ANSV	47 Convenios con ANSV	Reporte PLSV por parte de la ANSV (19 Planes Locales)
Entidades con las que celebraron	Ministerio de Transporte y FONADE	Ministerio de transporte y Entes Territoriales y organismos de tránsito.	Entes Territoriales y organismos de tránsito.	ANSV y Entes territoriales	No aplica	ANSV y Entes territoriales	ANSV y Entes territoriales	No aplica
Objeto del convenio	Objeto: Elaboración de los estudios y diseño de los Planes de Seguridad Vial - PLSV para diez ciudades del país.		Objeto: Elaborar, revisar, evaluar, ajustar, estructurar y adoptar los respectivos Planes Locales de Seguridad Vial - Crédito multilateral BID de diciembre de 2013.	Objeto: Definir condiciones bajo las cuales la AGENCIA y el Ente Territorial realizarán aportes para la financiación de acciones de seguridad vial en el marco del Plan Local de Seguridad Vial de la Entidad Territorial que se denominará "EL PROYECTO ", y las condiciones de ejecución de los recursos técnicos, administrativos y financieros que las partes aporten, de acuerdo con el alcance definido en el documento técnico contenido del proyecto que obra como anexo 1 del presente convenio.	Elaborar, revisar, ajustar, estructurar y adoptar planes de seguridad vial. Viabilidad obtenida diciembre de 2015.	Objeto: Aunar esfuerzos para implementar estrategias vial en la Entidad territorial conforme a las acciones del Plan (local o departamental o Nacional) de seguridad vial formulado, en proceso de asistencia técnica y elaboración, adoptado o por adoptar, plasmadas en el documento que en adelante se denominará "EL PROYECTO", tendientes a la prevención, reducción de la morbilidad y mortalidad de los accidentes de tránsito y a la mitigación de los factores de riesgo que generan incidentes de tránsito.	Objeto: Aunar esfuerzos para implementar estrategias vial en la Entidad territorial conforme a las acciones del Plan (local o departamental o Nacional) de seguridad vial formulado, en proceso de asistencia técnica y elaboración, adoptado o por adoptar, plasmadas en el documento que en adelante se denominará "EL PROYECTO", tendientes a la prevención, reducción de la morbilidad y mortalidad de los accidentes de tránsito y a la mitigación de los factores de riesgo que generan incidentes de tránsito.	No específica
Resultados	10 PLANES LOCALES	4 PLANES LOCALES	10 PLANES LOCALES	16 CONVENIOS	33 ACOMPAÑAMIENTOS TECNICOS	18 CONVENIOS	47 CONVENIOS	19 LOCALES* PLANES

1	Santa Marta (Magdalena)			Santa Marta (Magdalena)				Bucaramanga (Santander) Ya tiene PLSV 2012-2013
2	Bucaramanga (Santander)			Bucaramanga (Santander)			Bucaramanga (Santander)	
3	Cúcuta (Norte de Santander)						Cúcuta (Norte de Santander)	
4	Neiva (Huila)			Neiva (Huila)	Neiva (Huila)		Neiva (Huila)	



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Años	2012-2013	2014	2015	2015	2016	2016	2016	2017	2017
Convenio/ Acompañamiento técnico	Convenio interadministrativo No. 211043.	4 Convenios con MT	10 Convenios administrativos con MT	16 Convenios con ANSV	33 Apoyos técnicos por parte del Ministerio de Transporte para apoyo a elaboración de planes locales.	18 Convenios con ANSV	47 Convenios con ANSV	Reporte PLSV por parte de la ANSV (19 Planes Locales)	2017
5	Pasto (Nariño)			Pasto (Nariño)		Pasto (Nariño)		Manizales (Caldas) Ya Tiene PLSV 2012- 2013.	
6	Manizales (Caldas)			Manizales (Caldas)			Manizales (Caldas)		
7	Popayán (Cauca)			Popayán (Cauca)			Popayán (Cauca) (se firmaron dos convenios en dicho año)	Popayán (Cauca) Ya Tiene PLSV 2012- 2013.	
8	Ibagué (Tolima)			Ibagué (Tolima)			Ibagué (Tolima)	Ibagué (Tolima) Ya Tiene PLSV 2012- 2013.	
9	Palmira (Valle del Cauca)			Palmira (Valle del Cauca)			Palmira (Valle del Cauca)		
10	Villavicencio (Meta)			Villavicencio (Meta)			Villavicencio (Meta)	Villavicencio (Meta) Ya Tiene PLSV 2012- 2013.	
11		Tunja (Boyacá)					Tunja (Boyacá)		
12		Barrancabermeja (Santander)							
13		Palermo (Huila)		Palermo (Huila)					
14		Pereira (Risaralda)					Pereira (Risaralda)		
15			Barranquilla (Atlántico).	Barranquilla (Atlántico).			Barranquilla (Atlántico).	Barranquilla (Atlántico). Ya Tiene PLSV 2015.	
16			Boyacá	Boyacá			Boyacá		
17			Sincelejo (Sucre).	Sincelejo (Sucre).			Sincelejo (Sucre).	Sincelejo (Sucre). Ya Tiene PLSV 2015.	
18			Montería (Córdoba)	Montería (Córdoba)			Montería (Córdoba)	Montería (Córdoba). Ya Tiene PLSV 2015.	
19			Medellín (Antioquia)	Medellín (Antioquia)					
20			San Andrés Providencia	San Andrés. y Providencia			San Andrés y providencia	San Andrés y Tiene PLSV 2015.	
21			San Martín La Loba (Bolívar)	San Martín La Loba (Bolívar)					
22			La unión (Antioquia)	La unión (Antioquia)					



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Años	2012-2013	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2017
Convenio/ Acompañamiento técnico	Convenio interadministrativo No. 211043.	4 Convenios con MT	10 Convenios administrativos con MT	16 Convenios con ANSV	33 Apoyos técnicos por parte del Ministerio de Transporte para apoyo a elaboración de planes locales.	18 Convenios con ANSV	47 Convenios con ANSV	Reporte PLSV por parte de la ANSV (19 Planes Locales)	
23			Meta						
24			Girardot (Cundinamarca)						
25					Área Metropolitana Occidente- AMCO				
26					Aguadas (Caldas)				
27					Anserma (Caldas)				
28					Armenia (Quindío)	Armenia (Quindío)	Armenia (Quindío)		
29					Santiago de Cali (Valle del Cauca)		Santiago de Cali (Valle del Cauca)		
30					Candelaria (Valle del Cauca)				
31					Cerete (Córdoba)				
32					Chinchina (Caldas)	Chinchina (Caldas)			
33					Ciénaga (Magdalena)				
34					Antioquia		Antioquia		
35					Atlántico		Atlántico		Atlántico
36					Casanare		Casanare		
37					Nariño				
38					Don Matías (Antioquia)				
39					Envigado (Antioquia)				
40					Florida (Valle del Cauca)	Florida (Valle del Cauca)			
41					La Dorada (Caldas)	La Dorada (Caldas)			
42					La Tebaida (Quindío)	La Tebaida (Quindío)			
43					Los Patios (Norte de Santander)	Los Patios (Norte de Santander)			
44					Magdalena	Magdalena	Magdalena	Magdalena	Magdalena



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Años	2012-2013	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	Reporte PLSV por parte de la ANSV (19 Planes Locales)
Convenio/Acompañamiento técnico	Convenio interadministrativo No. 211043.	4 Convenios con MT	10 Convenios administrativos con MT	16 Convenios con ANSV	33 Apoyos técnicos por parte del Ministerio de Transporte para apoyo a elaboración de planes locales.	18 Convenios con ANSV	47 Convenios con ANSV		
46					Rioacha (Guajira)	Rioacha (Guajira)			
47					Riosucio (Caldas)	Riosucio (Caldas)			
48					Salento (Quindio)	Salento (Quindio)			
49					Soacha (Cundinamarca)	Soacha (Cundinamarca)			
50					Sogamoso (Cundinamarca)	Sogamoso (Cundinamarca)		Sogamoso (Cundinamarca)	
51					Tocanipo (Cundinamarca)				
52					Tuluá (Valle del Cauca)	Tuluá (Valle del Cauca)			
53					Valledupar (Cesar)	Valledupar (Cesar)		Valledupar (Cesar)	
54					Villamaria (Caldas)	Villamaria (Caldas)			
55					Yopal (Casanare)			Yopal (Casanare)	Yopal (Casanare)
56					Yumbo (Valle del Cauca)				
57					Jamundi (Valle del Cauca)				
58								Aguachica (Cesar)	
59								Arauca	Arauca
60								Bolívar	Bolívar
61								Buenaventura (Valle del Cauca)	
62								Buga (Valle del Cauca)	
63								Caldas	
64								Caquetá	Caquetá
65								Cartagena (Bolívar)	
66								Cesar	
67								Córdoba	Córdoba
68								Cundinamarca	Cundinamarca



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Años	2012-2013	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	Reporte PLSV por parte de la ANSV (19 Planes Locales)
Convenio/Acompañamiento técnico	Convenio Interadministrativo No. 211043.	4 Convenios con MT	10 Convenios administrativos con MT	16 Convenios con ANSV	33 Apoyos técnicos por parte del Ministerio de Transporte para apoyo a elaboración de planes locales.	18 Convenios con ANSV	47 Convenios con ANSV		
69							Garagoa (Boyacá)		
70							Huila		
71							Mocoa (Putumayo)		
72							Norte de Santander		
73							Piedecuesta (Santander)		
74							Piendamó (Cauca)		
75							Quibdó (Chocó)		
76							Quindío		
77							Santander		
78							Sucre		Sucre
79							Tolima		
80							Valle del Cauca		Valle del Cauca
81							Vierbo (Caldas)		

Notas: * Lo indicado en esta columna corresponde a información presentada por la ANSV en respuesta a observaciones ANSV 20181800015461 del 12-07-2018 sobre los PLSV en el 2017 en el informe de Gestión de Oscar Velásquez cuadro No. 5, no se presentan evidencias respecto a la relación de los PLSV relacionados, varios de ellos se encuentran desarrollados en otros periodos, por lo cual se desconoce si se refiere a una actualización.

Fuente: Elaboración CGR, con información suministrada de oficios MT 2018300022211 de 6 de junio de 2018, y MT-20183000179521 de 9 de mayo de 2018, corroborado con el informe del BID. Y modificada con la información de la respuesta a observaciones del 12 de julio de 2018 de la ANSV (Anexo: Informe de gestión 2017 Oscar Velásquez)

Anexo 4. Resumen Gerencias Departamentales Contraloría General

No.	NUMERO DE CONVENIO	VIGENCIA	ENTE TERRITORIAL	1.1 PLAN DE SEGURIDAD VIAL				3.2 COMITÉ LOCAL			
				EXISTENCIA PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	CONTRIBUCIÓN SECRETARÍA MUNICIPIOS	EXISTENCIA COMITÉ LOCAL	REUNIONES PERIÓDICAS	SEGUIMIENTO AL PLAN POR EL COMITÉ LOCAL	PARTICIPACIÓN ANSV EN LOS COMITÉS		
1	12	2015	Medellín	SI	El Plan Local de Seguridad Vial vigencia, adoptado con acto administrativo, se llama PLAN DE MOVILIDAD SEGURA DE MEDELLÍN 2014-2020. Adoptado mediante decreto municipal 1856 de 2014.	SI	SI	Decreto Municipal 0988 de 2013	ESPORÁDICO (No se han ejecutado reuniones en el 2017)	SI	NO APLICA
5	30	2016	Tunja	SI	Decreto municipal 0242 de fecha 13 julio de 2015 "Por medio del cual se crea el Comité municipal de Seguridad Vial para la Ciudad de Tunja y se dictan otras disposiciones"	NR	SI	Decreto municipal 0242 de fecha 13 julio de 2015 "Por medio del cual se crea el Comité municipal de Seguridad Vial para la Ciudad de Tunja y se dictan otras disposiciones"	NR	NR	NO APLICA
6	5	2016	Chinchiná	NO	El Plan local de Seguridad vial, se encuentra en desarrollo por medio del contrato de prestación de servicios de apoyo a la gestión No. 130 de 2018.	NA	SI	Decreto No. 046 de 13 de junio de 2017	SI	SI	NO APLICA
7	10	2015	Manizales	SI	Plan Local de Seguridad vial 2013-2016, de 29 de agosto de 2013, producto de contrato No. 2123990 de 2012 del Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo FONADE. (Convenio con MinTrans).	SI	SI	Decreto 0472 del 21 de diciembre de 2012	NO (Solamente la de conformación del PLSV)	NO (El comité no se ha vuelto a reunir desde la conformación del comité para aprobar el PLSV 21/08/2014).	NO APLICA
8	7	2016	Riosucio	SI	Plan Municipal de Seguridad Vial 2016-2020 en noviembre de 2016.	SI	SI	Decreto municipal No. 56 de septiembre 28 de 2016	NO (No hay actas de reunión aportadas por el ET).	NO (No hay actas de reunión aportadas por el ET).	NO APLICA
9	31	2017	Caldas	NO	En proceso de contratación, con recursos de la ANSV del convenio 31 de 2017.	NR	NO	NA	NA	NA	NA
14	23	2017	Cundinamarca	SI	Decreto 388 de 2017 del 19 de diciembre. Por el cual se adopta el plan departamental de seguridad vial para el departamento de Cundinamarca 2017-2026 y se dictan otras disposiciones	SI	SI	Decreto 489 de 2016 de 26 dic de 2016. Por el cual se crea y reglamenta el comité de seguridad vial de la gobernación de Cundinamarca.	SI	NO	NA
15	29	2016	Soacha	NO	NA	NA	NO	NA	NA	NA	NA

Fuente: ANSV. Cálculos CGR.

3.3. CONVENIO														
No.	NUMERO DE CONVENIO	VIGENCIA	ENTE TERRITORIAL	3.3.1 AVANCE (%)	3.3.2 MONITOREO Y SEGUIMIENTO A REUNIONES DE COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO	3.3.2 MONITOREO Y SEGUIMIENTO A INFORMES (INFORMES PERIÓDICOS MENSUALES)	3.3.3 TIEMPOS DE EJECUCIÓN (tiempo inicial)	3.3.3 TIEMPOS DE EJECUCIÓN (MESES DESDE LA FIRMA DEL CONVENIO AL ACTA DE INICIO)	3.3.3 TIEMPOS DE EJECUCIÓN (MESES DESDE LA FIRMA DEL CONVENIO, AL PRIMER DESEMBOLSO)	3.3.3 TIEMPOS DE EJECUCIÓN (DIFERENCIA DE LA TERMINACIÓN INICIAL RESPECTO A LA FINAL)	3.3.3 TIEMPOS DE EJECUCIÓN (TOTAL CONVENIO)	% TIEMPO DE LA APROBACIÓN DEL ACTA DE INICIO	% TIEMPO DEL PRIMER DESEMBOLSO RESPECTO AL TOTAL DEL CONVENIO	% AUMENTO DEL CONTRATO RESPECTO AL INICIAL
1	12	2015	Medellín	100	ESPORÁDICO (Solamente actas de 27/05/2016, 10/08/2016, 23/09/2016, 28/10/2016, 17/11/2016)	SI (Junio 2016, julio 2016, agosto 2016, septiembre 2016, octubre 2016, noviembre 2016, diciembre 2016).	12	5	8,17	3	15	33,3	54,4	25
5	30	2016	Tunja	NR	ESPORÁDICO (Solamente actas 2016, 26 de enero de 2017, 29 de marzo de 2017, 5 de abril de 2017, 21 de junio de 2017, 14 de septiembre de 2017)	INCOMPLETO (31 de mayo 2017, 14 de junio de 2017, 18 de julio de 2017). El acta de inicio 26/enero/2017 y se finalizó el 30 de julio de 2017.	1,73	2,6	NR	6	7,73	33,6	NR	346
6	5	2016	Chinchiná	100	ESPORÁDICO (Solamente actas de 19/oct/2016, 21/dic/2016, 6/abril/2017). El comité debió reunirse desde el 19 de octubre de 2016 al 30 de junio de 2017.	SI, ENTREGA FUERA DE TIEMPO (31/10/2016, 31/11/2016, 31/01/2017, 28/02/2017, 31/03/2017, 30/04/2017, 30/05/2017, 30/06/2017)	2,84	0,45	1,48	6	8,84	5,1	16,8	211
7	10	2015	Manizales	NR	ESPORÁDICA (Solamente se tienen las actas de 3/06/2016, 29/7/2016, 22/09/2016, 27/10/2016, 15/11/2017, 20/12/2016). Pendiente la del agosto.	INCOMPLETO (05/10/2016, 05/11/2016, 09/12/2018 y 30/12/2016) El proyecto se aprobó desde el 3/06/2016, y se terminaba hasta el 31/3/2017, se liquidó el 29/12/2017).	12	5,13	8,17	3	15	34,2	54,4	25
8	7	2016	Riosucio	100	ESPORÁDICA (Solamente se tienen las actas de 7/10/2016, 22/12/2016)	INCOMPLETO (Solamente, se tienen los del 31/10/2016, 07/12/2016, 31/12/2016, 31/01/2017, 28/02/2017, 30/04/2017); El convenio debería tener informe desde el acta de inicio 10/10/2016 al 31/05/2017.	2,84	0,06	1,10	5	7,84	0,8	14,0	176
9	31	2017	Caldas	10	NO (Solamente se tiene la 1 reunión del 8/9/2017)	INCOMPLETO (Solamente, se tienen los del 3/11/2017, 28/12/2017 y 24/5/2018); El convenio debería tener informe desde el acta de inicio 8/9/2017 al 8/8/2018.	6	1	1,57	6	12	8,3	13,1	100
14	23	2017	Cundinamarca	10	NO (Solamente se tiene la 1 reunión del 12/9/2017)	SI (Septiembre 2017, Octubre 2017, Noviembre 2017, diciembre 2017, enero 2018, febrero 2018, marzo 2018, abril 2018)	8	3	3,53	EN EJECUCIÓN	13	23,1	27,2	63



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

15	29	2016	Soacha	100	ESPORÁDICO (Actas de comité del 23 de enero de 2017, 31 de enero de 2017, 6 de abril de 2017, 22 de mayo de 2017, y 26 de mayo de 2017).	INCOMPLETO(01/4/2017 al 5/5/2017, 5/5/2017 al 5/6/2017, 5/6/2017 al 5/7/2017, 5/7/2017 al 5/8/2017, 5/8/2017 al 5/9/2017, 5/9/2017 al 5/10/2017, informe final 1/04/17 al 31/12/2017) El cronograma se aprobó el 31 de enero de 2017, y finalizó el 31 de diciembre de 2017.	1,74	2,74	7,17	12	13,74	20,0	52,2	689
----	----	------	--------	-----	--	--	------	------	------	----	-------	------	------	-----

Fuente: ANSV. Cálculos CGR.

No.	NÚMERO DE CONVENIO	VIGENCIA	ENTE TERRITORIAL	Observaciones
1	12	2015	Medellín	Se crea primero el comité local en el 2013, y posteriormente se adopta el plan local de seguridad vial; En cuanto al comité en el 2017 se suspendieron las reuniones, la asistencia no por parte de todos los integrantes, y por ello se modifica la conformación del mismo. La terminación real de actividades se dio el 30/03/2017
5	30	2016	Tunja	
6	5	2016	Chinchiná	Ver actas de visita de Chinchiná. En comunicado de la gerencia se especifica que: " de acuerdo al proyecto formulado y aprobado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y bajo la directriz del señor alcalde miembro principal de dicho comité se acordaron inicialmente que las intervenciones en manera de infraestructura serían de carácter temporal para mitigar el impacto en punto de alta accidentalidad. Se aclara que dentro del convenio en el acápite del comité técnico, quedó establecido que el mismo estaría integrado por la dirección general de la agencia y el alcalde quien ejercería la secretaría técnica y que una de sus funciones era la de autorizar los ajustes o modificaciones que fuerán necesarios a los parámetros y alcance del convenio y que permitieran la correcta ejecución del mismo, sin embargo nunca se modificó la condición de temporalidad de los dispositivos implementados". Es de anotar, que después se realizó la contratación por otras fuentes presupuestales para tener estos ocho (8) dispositivos de manera permanente. Tampoco se pudo evidenciar los reportes del sistema de información ATOM ya que ningún funcionario tenía conocimiento de su operación. Los informes no se entregaron mensualmente, sino que el 9 de marzo de 2017 entregaron desde octubre de 2016 a febrero de 2017.
7	10	2015	Manizales	Se liquidó el 29 de diciembre de 2016, antes de la ejecución del plazo adicionado en Otro si No. 3 Documento no publicado en SECOP. El seguimiento se realizó en el informe No. 4. Sobre accidentalidad vial, los demás no cuentan con dicho seguimiento. En el acta de comité técnico del 20 de diciembre de 2016, se aprobó el informe del mes de Noviembre, y es el único aprobado que se encontró por comité.
8	7	2016	Riosucio	Balance positivo por parte de la comunidad frente al PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL.
9	31	2017	Caldas	Balance positivo frente a las acciones con la ANSV
14	23	2017	Cundinamarca	A pesar que el Municipio presenta un Comité de seguridad vial, este de acuerdo a la resolución y el contenido de las actas está desarrollando actividades del Comité Estratégico de Seguridad Vial. No se tiene un límite en la firma del acta de inicio, el convenio se firma y solo 3 meses después se inicia el tiempo del contrato.
15	29	2016	Soacha	Tuvo 3 "otro si" por tiempo (6, 4 y 2 meses respectivamente).

Fuente: ANSV. Cálculos CGR.

Anexo 5. Comparativo de convenios y estudios previos vigencia 2015-2016-2017.

Documento: Convenios entre la ANSV y los entes territoriales del 2015 al 2017 en sus diferentes versiones.
Clausulas y decretos.

2015	2016	2017
<p>CONSIDERACIONES. "...12. Que el DISTRITO Y/O MUNICIPIO con sujeción a los requerimientos y procedimientos contenidos en el documento denominado "Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial, para entidades territoriales", elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial presentó a consideración de LA AGENCIA el proyecto".</p>	<p>CONSIDERACIONES. "...13- Que EL MUNICIPIO con sujeción a los requisitos y procedimientos convenidos en el documento denominado "Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial, para entidades territoriales", elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial presentó a consideración de LA AGENCIA el proyecto".</p>	<p>CONSIDERACIONES. " 17- Que el proyecto presentado por el DEPARTAMENTO fue elaborado con sujeción de los requisitos exigidos por la Agencia Nacional de Seguridad vial."</p>
<p>"CLAUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA - DOCUMENTOS DEL CONVENIO: Regulan, complementan y adicionan las condiciones del presente convenio, los siguientes documentos: 1) Estudios previos suscrito por la dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. 2) Anexo 1- Documento técnico contentivo del proyecto. 3) Certificado de disponibilidad presupuestal...."</p>	<p>"CLAUSULA VIGÉSIMA. -DOCUMENTOS DEL CONVENIO: Regulan, complementan y adicionan las condiciones del presente convenio, los siguientes documentos: 1) Estudios previos suscrito por la dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. 2) Anexo 1- Documento técnico contentivo del proyecto."</p>	<p>CLAUSULA VIGÉSIMA TERCERA. - DOCUMENTOS DEL CONVENIO: Regulan, complementan y adicionan las condiciones del presente convenio, los siguientes documentos: 1) Estudios previos suscritos por la dirección técnica de coordinación interinstitucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. 2) Documento técnico contentivo del proyecto.</p>

Documento: "ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIO INTERADMINISTRATIVO BAJO LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN DIRECTA."

2015	2016	2017
<p>1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE CON LA CONTRATACIÓN. ... El mencionado fortalecimiento institucional a nivel local, se ha materializado con la asesoría y acompañamiento técnico a los entes territoriales (municipios, distritos o departamentos) y a los organismos de tránsito (entidades descentralizadas), en la estructuración y elaboración de sus planes locales de seguridad vial, el cual se materializó en dos periodos así: El primero con ocurrencia a finales del año 2012, fecha en la que el "Gobierno Nacional reforzando el compromiso con las regiones y con el propósito de promover un trabajo conjunto en el desarrollo de experiencias y conocimientos técnicos en materia de seguridad vial, suscribió a través del ministerio de transporte un convenio con 10 Alcaldías con el objeto de formular el Plan Local de Seguridad vial. Trabajo de cooperación que contó con la intervención de la Alta Consejería para la convivencia y seguridad ciudadana y el fondo financiero de proyectos de desarrollo-FONADE, en virtud de Convenio Interadministrativo No. 211043 entre Ministerio de Transporte y FONADE, por medio del cual se contrató la consultoría cuyo objeto era la elaboración de los estudios y diseño de los Planes Locales de Seguridad vial -PLSV para diez ciudades del país". El segundo, en el transcurso del año 2015, con la suscripción de 10 convenios interadministrativos de cooperación entre el ministerio de transporte y los entes territoriales y organismos de tránsito, con el fin de aunar esfuerzos para elaborar, revisar evaluar, ajustar, estructurar y adoptar los respectivos Planes locales de Seguridad vial cuya viabilidad fue obtenido en diciembre de 2013.</p>	<p>1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE CON LA CONTRATACIÓN. ... El mencionado fortalecimiento institucional a nivel departamental, se ha materializado con la asesoría y acompañamiento técnico a los entes territoriales (municipios, distritos o departamentos) y a los organismos de tránsito (entidades descentralizadas), para la estructuración y elaboración de sus planes departamentales de seguridad vial. De esta forma, durante el año 2016 se llevaron a cabo una serie de actividades por parte del ministerio de transporte, con el objetivo de brindar asistencia técnica para la elaboración de los planes de seguridad vial de una serie de entes territoriales que han solicitado dicha asistencia y han puesto en evidencia su interés en adelantar los procesos de adopción, ajuste o implementación de esos planes locales. La suscripción de convenios Interadministrativos entre el ministerio de transporte y los entes territoriales u organismo de tránsito, a través de la conjunción de esfuerzos para elaborar, revisar, evaluar, ajustar, estructurar y adoptar los planes de seguridad vial, forman parte fundamental del crédito con la Banca Multilateral BID para la seguridad vial, cuya viabilidad fue obtenida en diciembre de 2015. Es de resaltar que los planes departamentales de Seguridad vial demandan total articulación de los diferentes actores Institucionales y privados para el desarrollo de acciones prioritarias en seguridad vial a nivel Departamental y que tienen como fin no solo la disminución de cifras lamentables, sino la institucionalización al nivel Departamental de la política de seguridad vial, otorgándole permanencia y posición dentro del nivel ejecutivo de la administración local.</p>	<p>1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE CON LA CONTRATACIÓN. ... El mencionado fortalecimiento institucional a nivel departamental, se ha materializado con la asesoría y acompañamiento técnico a los entes territoriales (municipios, distritos o departamentos) y a los organismos de tránsito (entidades descentralizadas), para la estructuración y elaboración de sus planes departamentales de seguridad vial. De esta forma, durante el año 2016 se llevaron a cabo una serie de actividades por parte del ministerio de transporte, con el objetivo de brindar asistencia técnica para la elaboración de los planes de seguridad vial de una serie de entes territoriales que han solicitado dicha asistencia y han puesto en evidencia su interés en adelantar los procesos de adopción, ajuste o implementación de esos planes. La suscripción de convenios Interadministrativos entre el ministerio de transporte y los entes territoriales u organismo de tránsito, a través de la conjunción de esfuerzos para elaborar, revisar, evaluar, ajustar, estructurar y adoptar los planes de seguridad vial, forman parte fundamental del crédito con la Banca Multilateral BID para la seguridad vial, cuya viabilidad fue obtenida en diciembre de 2015. Es de resaltar que los planes departamentales de Seguridad vial demandan total articulación de los</p>



Documento: "ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIO INTERADMINISTRATIVO BAJO LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN DIRECTA."

2015	2016	2017
<p>En consecuencia, los mencionados escenarios permitieron establecer en el nivel local, la naciente entrada de la Seguridad vial, LOGRANDO LA GESTIÓN DE LAS ENTIDADES TERRITORIALES, DESTACÁNDOSE COMO Pioneros en la inclusión de gestión de la seguridad vial, en su agenda gubernativa, las siguientes: Santa Bárbara, Bucaramanga, Medellín, Neiva, Pasto, Manizales, Popayán, IBAGUE, Palmira, Villavicencio, Sincelejo, Montería (En construcción de su Plan Local), Barranquilla, Instituto de Tránsito de Boyacá – Itboy y Palermo (Huila), como pioneros en la inclusión de gestión de la seguridad vial, logrando la gestión de la seguridad vial, en su agenda Gubernativa.</p> <p>En tal sentido y con la entrada en operación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV, reconociendo las buenas gestiones de los entes territoriales (municipios, distritos o departamentos) y los organismos de tránsito (entidades descentralizadas) en el proceso de asistencia técnica, elaboración, actualización, ajuste y/o en proceso de puesta en marcha de sus planes departamentales de seguridad vial, con el propósito de evidenciar y reiterar el importante papel en las instancias departamentales su ineludible participación en el posicionamiento de la Política de seguridad vial y la consecución de metas focalizadas a la reducción para la implementación y puesta en marcha de medidas y acciones, que contribuyan a la reducción en la mortalidad a causa de los accidentes de tránsito a nivel Departamental. De esta forma se pretende suscribir un convenio interadministrativo para la implementación de estrategias de seguridad vial conforme con el plan departamental de seguridad vial, que prevenga, reduzca y mitigue las mortalidades por accidentes de tránsito en el departamento de CUNDINAMARCA, que cuenta con Plan Departamental de Seguridad Vial en etapa de implementación.</p>		<p>diferentes actores Institucionales y privados para el desarrollo de acciones prioritarias en seguridad vial a nivel Departamental y que tienen como fin no solo la disminución de cifras lamentables, sino la institucionalización al nivel Departamental de la política de seguridad vial, otorgándole permanencia y posición dentro del nivel ejecutivo de la administración departamental.</p> <p>En tal sentido y con la entrada en operación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV, reconociendo las buenas gestiones de los entes territoriales (municipios, distritos o departamentos) y los organismos de tránsito (entidades descentralizadas) en el proceso de asistencia técnica, elaboración, actualización, ajuste y/o en proceso de puesta en marcha de sus planes departamentales de seguridad vial, con el propósito de evidenciar y reiterar el importante papel en las instancias departamentales su ineludible participación en el posicionamiento de la Política de seguridad vial y la consecución de metas focalizadas a la reducción para la implementación y puesta en marcha de medidas y acciones, que contribuyan a la reducción en la mortalidad a causa de los accidentes de tránsito a nivel Departamental. De esta forma se pretende suscribir un convenio interadministrativo para la implementación de estrategias de seguridad vial conforme con el plan departamental de seguridad vial, que prevenga, reduzca y mitigue las mortalidades por accidentes de tránsito en el departamento de CUNDINAMARCA, que cuenta con Plan Departamental de Seguridad Vial en etapa de implementación.</p>
	<p>2. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR CON SUS ESPECIFICACIONES."ESPECIFICACIONES: Las especificaciones técnicas requeridas para el proyecto a cofinanciar, se encuentran establecidas en los siguientes documentos: ... Plan Nacional de Seguridad Vial-PNSV... ... Plan local de Seguridad vial adoptado... ... Guía para la presentación de proyectos de financiación o cofinanciación en seguridad vial- Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad vial (segunda edición, septiembre 2016), como herramienta para la estructuración de proyecto a optar por financiación y cofinanciación.</p>	
<p>4.3. JUSTIFICACIÓN DEL VALOR DEL CONVENIO. Para determinar el valor estimado del convenio, se tuvieron en cuenta criterios de priorización tales como:</p>	<p>4.3. JUSTIFICACIÓN DEL VALOR DEL CONVENIO. Para determinar el valor estimado del convenio, se tuvieron en cuenta criterios de priorización tales como: (1) "Tasa de mortalidad de accidentes de tránsito (con base en cifras depuradas por el Observatorio Nacional de</p>	<p>3.3. JUSTIFICACIÓN DEL VALOR DEL CONVENIO. Para determinar el valor estimado del convenio se tuvieron en cuenta criterios de priorización tales como:</p>

Documento: "ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIO INTERADMINISTRATIVO BAJO LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN DIRECTA."

2015	2016	2017
<p>(1) "Tasa de mortalidad de accidentes de tránsito (con base en cifras depuradas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial), mediante el cual se asignará mayor puntuación a quienes superen la tasa media nacional en un veinte por ciento (20%) o más y a los restantes en regla de tres relacional con aquel",</p> <p>(2) "Mayor puntuación a las jurisdicciones de mayor población, comparando entes territoriales de la misma naturaleza (municipios-districtos, separados de departamentos) con base en la población del DANE para el año de Análisis y a los restantes en regla de tres relacional con aquel".</p> <p>(3) "Meta de reducción de número de víctimas fatales del proyecto propuesto: Con base en las cifras de víctimas fatales y la casualidad probable asociada a ésta se calculará el número de víctimas fatales a reducir. Se asignará el mayor puntaje al proyecto de mayor reducción del número de víctimas y los restantes en regla de tres relacional con aquel".</p> <p>(4) "extensión de los corredores viales Nacionales que atraviesan la jurisdicción municipal o distrital, o de la longitud de los tramos necesarios para la conexión entre estos, se asignará al de mayor longitud el mayor puntaje y a los restantes en regla de tres relacional con el de mayor puntuación.</p> <p>Estos criterios de priorización fueron evaluados por LA AGENCIA, luego de la presentación del proyecto por parte del municipio, Documento que hace parte integral del convenio a suscribir, que contiene el costo de las acciones a desarrollar referentes a los planes locales de Seguridad Vial</p>	<p>Seguridad Vial), mediante el cual se asignará mayor puntuación a quienes superen la tasa media nacional en un veinte por ciento (20%) o más y a los restantes en regla de tres relacional con aquel",</p> <p>(2) "Mayor puntuación a quienes registren más víctimas fatales y a los restantes en regla de tres relacional con aquel de mayor puntuación".</p> <p>(3) "Mayor puntuación a las jurisdicciones de mayor población, comparando entes territoriales de la misma naturaleza (municipios-districtos, separados de departamentos) con base en la población del DANE para el año de Análisis y a los restantes en regla de tres relacional con aquel de mayor puntuación"</p> <p>(4) "Mayor puntuación a las jurisdicciones cuyo proyecto involucre acciones dirigidas a la mayor cantidad de actores viales y a los restantes en regla de tres relacional con aquel de mayor puntuación".</p> <p>(5) "Extensión de los corredores viales Nacionales que atraviesan la jurisdicción municipal o distrital, o de la longitud de los tramos necesarios para la conexión entre estos, se asignará al de mayor longitud el mayor puntaje y a los restantes en regla de tres relacional con el de mayor puntuación".</p> <p>(6) "Se asignará este puntaje a los proyectos que impulse acciones de sensibilización y educación a escolares y adultos en materia de buenos comportamientos de seguridad vial, así como del cumplimiento de las normas de tránsito"</p> <p>Estos criterios de priorización fueron evaluados por LA AGENCIA, luego de la presentación del proyecto por parte de EL MUNICIPIO, Documento que hace parte integral del convenio a suscribir, que contiene el costo de las acciones a desarrollar referentes a los planes locales de Seguridad Vial.</p>	<p>Tasa de mortalidad en accidentes de tránsito (con base en cifras depuradas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial), mediante el cual se asignará rubros a las entidades territoriales.</p> <p>Este criterio de priorización fue evaluado por la AGENCIA, luego del análisis por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, documento que hace parte integral del convenio a suscribir (memorando interno 00673 de 2017), que contiene el aporte de LA AGENCIA para la implementación de las acciones contenidas en los planes departamentales de Seguridad Vial.</p>
<p>5. CRITERIOS DE SELECCIÓN</p> <p>EL MUNICIPIO fue seleccionado teniendo en cuenta el principio rector que impone a las entidades estatales el deber de coordinar las actuaciones para el cumplimiento de los fines del estado, y atendiendo la finalidad de los convenios interadministrativos que no es más el cumplimiento de compromisos dirigidos a un bien común en torno al cual se suscribe el convenio.</p> <p>Así mismo se tuvo en cuenta que EL MUNICIPIO se destacó en la gestión como pionero en el diseño y puesta en marcha de su plan local de seguridad vial, con el fin de evidenciar y reiterar el importante papel de las instancias locales, su ineludible participación en el posicionamiento de la Política de Seguridad Vial y la consecución de metas focalizadas a la reducción de víctimas mortales a causa de accidentes de tránsito.</p>	<p>7. CRITERIOS DE SELECCIÓN</p> <p>El MUNICIPIO fue seleccionado teniendo en cuenta el principio rector que impone a las entidades estatales el deber de coordinar las actuaciones para el cumplimiento de los fines del estado, y atendiendo la finalidad de los convenios interadministrativos de aunar esfuerzos entre dos entidades de carácter estatal para efectos de cumplir funciones administrativas o la prestación conjunta de servicios que se hallen a su cargo.</p> <p>Así mismo se tuvo en cuenta que EL MUNICIPIO adelantó las gestiones necesarias para la obtención de la asistencia técnica por parte del Ministerio de Transporte, con el objeto de elaborar, adoptar, ajustar e implementar su plan local de seguridad vial, y presentó un proyecto con estrategias, y acciones enmarcadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, así como es sus políticas locales en esta materia. Estos aspectos hacen parte del importante papel de las instancias locales, su ineludible participación en el posicionamiento de la Política de Seguridad Vial y la consecución de metas focalizadas a la reducción de víctimas mortales por accidentes de tránsito e implementación de acciones de mitigación, prevención y formación necesarias para tal fin,</p>	<p>4. CRITERIOS DE SELECCIÓN:</p> <p>El municipio fue seleccionado teniendo en cuenta el principio rector que impone a las entidades estatales el deber de coordinar las actuaciones para el cumplimiento de los fines del estado y atendiendo la finalidad de los convenios interadministrativos de aunar esfuerzos entre dos entidades de carácter estatal para efectos de cumplir funciones administrativas o la prestación conjunta de servicios que se hallen a su cargo.</p>

Fuente: ANSV. Cálculos CG



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Anexo 6. Verificación cumplimiento con PNSV de cifras en municipios y departamentos.

No.	VIGENCIA CONVENIO	ENTE TERRITORIAL	FECHA SUSCRIPCIÓN	FECHA VENCIMIENTO	EJECUCIÓN DEL CONVENIO	ÍTEM	Cantidades proyectadas según porcentajes de reducción del PNSV								Verificación cumplimiento de convenio respecto al PNSV				
							2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2014	2015	2016	2017	2018	
1	2015	Medellín	28/12/2015	31/12/2016	Ejecución total	LINEA PNSV-V2 VÍCTIMAS FATALES	324	323	320	317	306	294	283	OK	OK	OK	OK	OK	OK
2	2017	Atlántico	30/05/2017	5/01/2018	Ejecución total	LINEA PNSV-V1	183	182	181	179	172	166	160	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV
3	2015	Barranquilla	28/12/2015	31/12/2016	Ejecución parcial	LINEA PNSV-V2 VÍCTIMAS FATALES	101	101	100	99	96	92	88	OK	OK	No cumple PNSV	OK	OK	OK
4	2015	Boyacá	28/12/2015	31/12/2016	Ejecución total	LINEA PNSV-V1 VÍCTIMAS FATALES	173	173	171	170	163	157	151	OK	OK	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV
5	2016	Tunja	8/11/2016	30/06/2017	Sin ejecución	LINEA PNSV-V2 VÍCTIMAS FATALES	29	29	29	29	28	27	26	OK	OK	OK	OK	OK	OK
6	2016	Chinchiná	5/10/2016	30/06/2017	Ejecución total	LINEA PNSV-V2 VÍCTIMAS FATALES	30	34	22	25	23	18	8	No cumple PNSV	No cumple PNSV	OK	OK	OK	OK
7	2015	Manizales	28/12/2015	31/12/2016	Ejecución total	LINEA PNSV-V2 VÍCTIMAS FATALES	52	52	52	51	49	47	46	OK	OK	OK	OK	OK	No cumple PNSV
8	2016	Riosucio	5/10/2016	30/04/2017	Ejecución total	LINEA PNSV-V2	5	5	5	5	5	5	4	OK	OK	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV

No.	VIGENCIA CONVENIO	ENTE TERRITORIAL	FECHA SUSCRIPCIÓN	FECHA VENCIMIENTO	EJECUCIÓN DEL CONVENIO	ÍTEM	Cantidades proyectadas según porcentajes de reducción del PNSV							Verificación cumplimiento de convenio respecto al PNSV				
							2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2014	2015	2016	2017	2018
17	2017	Santander	30/05/2017	9/09/2018	En ejecución	LINEA PNSV-V1	320	319	317	314	302	291	280		No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV	
						VICTIMAS FATALES	325	331	294	316	341	323						
18 Y 19	2015	Ibagué	28/12/2015	31/12/2016	Ejecución total	LINEA PNSV-V2	82	82	81	80	77	74	72	OK	No cumple PNSV	No cumple PNSV		
						VICTIMAS FATALES	89	73	56	97	94	94						
20	2017	Buenaventura	8/08/2017	8/02/2018	En ejecución	LINEA PNSV-V2	45	44	44	44	42	40	39	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV		
						VICTIMAS FATALES	35	47	50	56	51	49						
21	2015	Palmira	28/12/2015	31/12/2016	Ejecución total	LINEA PNSV-V2	69	69	68	67	65	63	60	No cumple PNSV	No cumple PNSV	No cumple PNSV		
						VICTIMAS FATALES	68	66	85	78	81	91						
22	2017	Valle del Cauca	31/05/2017	18/02/2018	Ejecución total	LINEA PNSV-V1	792	791	784	776	749	721	693	OK	No cumple PNSV	No cumple PNSV		
						VICTIMAS FATALES	706	754	775	950	947	905						

Fuente: ANSV. Cálculos CGR.

Las víctimas fatales corresponden a la información suministrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en los respectivos periodos	Periodo desde el cual se espera obtener resultados (tras la finalización de actividades del convenio)
--	---



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Anexo 7. Cálculo del Monto Máximo Guía Presentación Proyectos Entidades Territoriales

CATEGORÍAS	Departamentos	Distritos y Municipios	Monto Máximo SMMLV/Según Guía VERSION 1	Monto Máximo en Pesos		Monto Máximo SMMLV/Según Guía VERSION 2	Monto Máximo en Pesos	
				2015	\$ 644.350		2016	2017
SMMLV					\$ 644.350		\$ 689.454	\$ 737.717
Especial	Población (> 2'000.000 habitantes) ICLD Anuales (> 600.000 SMMLV).	Población (> 500.001 habitantes) ICLD Anuales (> 400.000 SMMLV).			\$ 2.000.706.750	6000	\$ 4.136.724.000	\$ 4.426.302.000
Primera	Población (700.001 a 2'000.000 hab) ICLD Anuales (170.001 a 600.000 SMMLV).	Población (100.001 a 500.000 hab) ICLD Anuales (100.001 a 400.000 SMMLV).			\$ 2.000.706.750	5000	\$ 3.447.270.000	\$ 3.688.585.000
Segunda	Población (390.001 a 700.000 hab) ICLD Anuales (122.001 a 170.000 SMMLV).	Población (50.001 a 100.000 hab) ICLD Anuales (50.000 a 100.000 SMMLV).			\$ 2.000.706.750	3000	\$ 2.068.362.000	\$ 2.213.151.000
Tercera	Población (100.001 a 390.000 hab) ICLD Anuales (60.001 a 122.000 SMMLV).	Población (30.001 a 50.000 hab) ICLD Anuales (30.000 a 50.000 SMMLV).	3105		\$ 2.000.706.750	2000	\$ 1.378.908.000	\$ 1.475.434.000
Cuarta	Población (<100.000 hab) ICLD Anuales (<60.000 SMMLV).	Población (20.001 a 30.000 hab) ICLD Anuales (25.000 a 30.000 SMMLV).			\$ 2.000.706.750	1500	\$ 1.034.181.000	\$ 1.106.575.500
Quinta	NO APLICA	Población (10.001 a 20.000 hab) ICLD Anuales (15.000 a 25.000 SMMLV).			\$ 2.000.706.750	1000	\$ 689.454.000	\$ 737.717.000
Sexta	NO APLICA	Población (< 10.000 hab) ICLD Anuales (<15.000 SMMLV).			\$ 2.000.706.750	500	\$ 344.727.000	\$ 368.858.500

*LEY 617 DE 2000, Especifica la categorización de entidades territoriales.

ICLD Anuales: Ingresos Corrientes de Libre Destinación Anuales

SMMLV: Salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Fuente: ANSV. Cálculos CGR.