



<div><div><div></div><div>La movilidad es de todos</div></div><div>Mintransporte</div></div> <div>RESPUESTAS AL PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA</div> <div>METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DE AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL PARA COLOMBIA</div> <div><div>Agencia Nacional de Seguridad Vial</div></div>					
Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
1	Secretaría Distrital de Movilidad	Resolución	No existe un instrumento adoptado a nivel nacional pero sí a nivel local. La aformación del texto citado en los oficios desconoce el trabajo adelantado por Bogotá mediante la Resolución 122 de 2019 "que adopta la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vías Urbanas" ya ampliamente usada a nivel del sector movilidad en el Distrito. Se resalta la importancia de un instrumento pensado a nivel nación pero sin desconocer los logros alcanzados en esta materia a nivel municipal o regional, precisamente por la necesidad de un instrumento como este. (Se propone reemplazar "En Colombia no existe..." por "No existe un instrumento del orden nacional" ...)	No aceptada, una vez revisado el documento de proyecto de acto admsinistrativo, "Por la cual se adopta la metodología para el desarrollo de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial para Colombia" se pudo constatar que el considerando sobre el cual se requiere ajuste en la redaccion, hace relación a una cita textual de los oficios 20203000032651 y 20203030152812, de la ANSV y los oficios 20205000093693 y 20215000018653 del Ministerio de Transporte, por lo anterior no es posible reemplazar el aparte "En Colombia no existe..." por "No existe un instrumento del orden nacional" ...), finalmente se debe entender que el texto solo hace alusión al orden nacional.	NO
2	Secretaría Distrital de Movilidad	Resolución	N.A.	De manera atenta se informa que los campos digitados con XX serán reemplazados una vez se tenga el número de consecutivo y la fecha del documento por el cual será remitido al Ministerio.	NO
3	Secretaría Distrital de Movilidad	11	Se sugiere incluir en la Introducción, los OMS que hacen referencia a logros significativos en materia de seguridad vial: 3.6 - reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito para 2030, 11.2 - para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. Este último pensando que las ISV/ASV no son solo para entornos rurales/intramunicipales donde más se ha acostumbrado su aplicación y de que hay un déficit enorme de llevar esta metodología a los entornos urbanos (que fue lo que intentó hacer Bogotá al adoptar su Guía).	Se incluyó la referencia de los ODS, de la siguiente manera: "los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), adoptados por todos los Estados Miembros en la Asamblea General de las Naciones Unidas, incluyeron dos metas asociadas a la seguridad vial: Meta 3.6. "Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo" (PAHO - Pan American Health Organization, 2015) y la meta 11.2. "Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial..." (ibidem)".	Sí
4	Secretaría Distrital de Movilidad	12	Esto es esencial para garantizar la aplicación de la metodología. Se pensaría que este documento defina unos perfiles mínimos y deseables para que cada entidad / ente local pueda adelantar bajo sus propios esquemas de contratación las correspondientes ASV/ISV. Si esta metodología se adopta por Resolución, debería indicarse un plazo máximo para la expedición del documento indicado (resaltado).	En efecto, la ANSV considera necesaria la expedición de este documento técnico que contendría temas como: lineamientos sobre la gestión posterior una vez se cuente con las ASV e ISV, contratación de las ASV / ISV, priorización, tipos de proyectos a auditar, entre otros. Al respecto, la ANSV realizará las actividades necesarias para que este documento se publique en la vigencia 2022. Ahora bien, no se incluye en la Resolución un plazo máximo para la adopción de este segundo documento dado que el Gobierno nacional debe revisar la viabilidad de su adopción, toda vez que es una regulación técnica y especializada.	NO
5	Secretaría Distrital de Movilidad	14	Amenaza, Riesgo, Peligro, Vulnerabilidad son términos diferentes aunque relacionados. Se sugiere complementar el glosario y ajustar las definiciones tal como en la actualidad (internacional) se manejan. En seguridad vial, hay aspectos que pueden ser dependientes el contexto amenaza o vulnerabilidad. Se agrega el término CONFLICTO por la naturaleza propia de esta metodología y SINIESTRALIDAD por el abordaje hoy se hace desde el enfoque de Sistema Seguro. Se propone una nueva definición de EXPOSICIÓN más enfocada en el contexto de la metodología. - Amenaza: Probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso durante cierto periodo de tiempo en un sitio dado. - Riesgo: Grado de pérdidas esperadas debido a la ocurrencia de un evento particular, en función de la amenaza y la vulnerabilidad. Arboleda, O. D. (2001). Conceptos de Amenaza, Vulnerabilidad y Riesgo, Tesis "Estimación holística del riesgo sísmico utilizando sistemas dinámicos complejos". Cataluña: Universidad Politécnica de Cataluña. - Peligro: Fuente, situación o comportamiento con potencial para causar daño, en términos de daño humano, asociado al uso de la infraestructura. (no se restringe a un "elemento potencialmente peligroso") - Vulnerabilidad: Grado de pérdida de un elemento o grupo de elementos bajo un riesgo, resultado de la probable ocurrencia de un suceso desastroso, la materialización de la amenaza. - Conflicto: Situación en la cual dos usuarios de la vía se acercan en espacio y tiempo de tal manera que una colisión es inminente si sus movimientos no cambian. El conflicto es grave cuando se caracteriza por la brusquedad y severidad de la acción de por lo menos uno de los usuarios involucrados y es a partir de estos conflictos que es posible predecir un número previsto de siniestros. - Siniestralidad: Es el resultado de aquellas situaciones presentadas en la vía pública donde ocurren daños físicos y materiales a algún usuario de la vía y donde usualmente está implicado un vehículo en movimiento. En la actualidad, se considera que la siniestralidad es posible evitarla y que mediante acciones efectivas en la infraestructura vial la probabilidad de ocurrencia de estos eventos se puede reducir e incluso eliminar, disminuyendo o eliminando las víctimas fatales o graves asociados a los siniestros viales. - Exposición: En el contexto de la seguridad vial, se refiere al estado de estar expuesto a un riesgo. Medir la exposición tiene como objetivo indicar la probabilidad de que ciertos sectores de la población se vean implicados en colisiones, basados en determinada cantidad de tiempo, volumen o distancia. En el contexto de los modelos de colisiones, la exposición puede comprender el volumen total de tránsito de vehículos motorizados (kilómetros-vehículos recorridos o el tránsito diario promedio en un año) o la cantidad de desplazamientos de peatones y ciclistas.	Se realizaron las revisiones pertinentes del glosario, de la siguiente forma: 1. Amenaza: No se modifica, queda con el concepto dado por la Ley 1523 del 2012. 2. Riesgo: Medida de la probabilidad y severidad de un efecto adverso a la vida, salud, propiedad o el ambiente. Corresponde a los daños o pérdidas potenciales que pueden presentarse debido a eventos físicos peligrosos de origen natural, socionatural, o antrópico no intencional, en un periodo específico y que son determinados por la vulnerabilidad de los elementos expuestos. El riesgo puede medirse según la pérdida económica esperada, según el número de vidas perdidas o según la extensión del daño físico a la propiedad. En el marco de las auditorías e inspecciones de seguridad vial el riesgo se define como la relación entre el nivel de consecuencia y el nivel de probabilidad (Servicio Geológico Colombiano, 2016). 3. Peligro: Se incluye como nuevo, así: "PELIGRO: Fuente, situación o comportamiento con potencial para causar daño, en términos de daño humano, asociado al uso de la infraestructura (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019)" 4. Vulnerabilidad: No se modifica, queda con el concepto dado por la Ley 1523 del 2012. 5. Conflicto: Se incluye como nuevo. Queda así: "Situación en la cual dos usuarios de la vía se acercan en espacio y tiempo de tal manera que una colisión es inminente si sus movimientos no cambian. El conflicto es grave cuando se caracteriza por la brusquedad y severidad de la acción de por lo menos uno de los usuarios involucrados y es a partir de estos conflictos que es posible predecir un número previsto de siniestros (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019)" 6. Siniestralidad: por las razones indicadas en el comentario de la página 18, no se incluye esta definición. 7. Exposición: Se hace una complementación de esta definición, quedando así: "Se refiere a la presencia de personas, medios de subsistencia, servicios ambientales y recursos económicos y sociales, bienes culturales e infraestructura que por su localización pueden ser afectados por la manifestación de una amenaza (Ley 1523 de 2012). En el marco de esta metodología la exposición es una medida de frecuencia y está relacionada con el tiempo al que están expuestos los usuarios de la vía a una deficiencia determinada".	PARCIAL
6	Secretaría Distrital de Movilidad	18	Evitar usar a expresión "accidentes de tránsito". Esto ya se discutió en la mesa técnica nacional y se hizo un ejercicio de validación y aprobación por 12 entidades, y está definido siniestro vial y cómo se puede reemplazar por accidente desde lo técnico. La Mesa Técnica Nacional Asesora para el Análisis de Información en Seguridad Vial liderada por la ANSV, ha hecho importantes avances en cambio a siniestro vial y que está documentado en el anuario nacional https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SA/anuario-nacional-siniestralidad-vial-colombia-2019.pdf	La expresión "siniestro vial" fue acordada en las mesas de trabajo lideradas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) y fue reconocida como el término apropiado que en el futuro debería involucrar la normatividad colombiana. Por ende, el ONSV recomienda su uso en campañas y espacios de socialización con la ciudadanía. Sin embargo, por el momento toda nuestra legislación hace referencia al término "accidente de tránsito". Por lo tanto, el ONSV ha dado la indicación a las demás áreas de la Agencia de usar la expresión "accidente de tránsito" en todos los documentos técnicos que sean objeto de adopción por acto administrativo, como en este caso.	NO
7	Secretaría Distrital de Movilidad	19	La fuente de esta figura es: Safer roads, safer Queensland: Queensland's road safety strategy 2015–21. Department of Transport and Main Roads, Queensland Government, Australia, 2015. Se hace la anotación ya que la que está en el documento de la ANSV no sufrió alteraciones o modificaciones.	Se verificó la fuente y se encuentra adecuada, según normas APA (7 edición).- Se incluyó esta fuente en la bibliografía, ya que no se encontraba relacionada.	Sí

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
8	Secretaría Distrital de Movilidad	20	<p>Se recomienda fuertemente enmarcar las ASV/ISV dentro de la GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE INFRAESTRUCTURA. Se deja propuesta del Global Road Safety Facility.</p> 	El comentario recomienda enmarcar las ASV e ISV en la "Gestión de la seguridad vial de la infraestructura" propuesta por GRSF. Al respecto, es pertinente indicar que la ANSV no incluyó un esquema de la gestión que realiza para promover la seguridad vial en la infraestructura, ya que es una información amplia y general y que incluye acciones desde lo nacional y lo local. Por ende, solo se incluye el esquema del Programa de ASV e ISV que va a desarrollar el Gobierno nacional en los próximos años, en el cual se enmarca claramente este documento. Sin embargo, se realizaron algunas modificaciones al esquema, para mayor claridad y entendimiento del mismo.	PARCIAL
9	Secretaría Distrital de Movilidad	21	Al tratarse de una figura inspirada en otra, se propone incluir: NO es una comprobación del cumplimiento de especificaciones técnicas.	La figura de la metodología no es exactamente igual a la figura de la fuente original. Por ende, se hace la aclaración en la fuente de la misma. Quedando así: Fuente: Elaboración propia ANSV adaptada de (Federal Highway Administration, U.S. Departament Of Transportation. Fhwa, 2006)	PARCIAL
10	Secretaría Distrital de Movilidad	21	Para darle mayor peso a este punto es importante (se sugiere) enfatizar en que el EQUIPO AUDITOR es independiente del cliente y/o responsable del proyecto, con el propósito de evitar algún tipo de sesgo propio de la inmersión constante de los demás profesionales técnicos vinculados al proyecto. Entiéndase sesgo de inmersión como aquella información que se encuentra inmersa en nuestras vidas, hasta el punto de volverse invisible.	<p>El texto a que hace referencia el documento es sobre evaluaciones que no corresponden a una auditoría y que están más relacionados con ejercicios propios del proyecto, como actividad de autoevaluación. Al respecto, se incorpora el texto del documento, para que se evidencia que no se trata de recomendaciones sobre como hacer ASV o ISV: "En el marco de lo que no constituye una ASV e ISV, es importante mencionar que el equipo de proyecto o responsable de la infraestructura vial podrá realizar, por iniciativa propia, evaluaciones a las condiciones de seguridad vial, diferentes a las ASV o ISV desarrolladas en el presente documento. Su objetivo será identificar situaciones de riesgo en cualquier etapa o fase durante el desarrollo del proyecto de infraestructura vial e identificar y mitigar o eliminar los riesgos asociados a la seguridad vial antes de la ejecución de una ASV o ISV, incluso considerando las vías internas de la organización, así como el tránsito en ellas de vehículos no convencionales. El responsable del proyecto podrá realizar este tipo de evaluaciones en el momento que lo considere necesario y de acuerdo con su Sistema de Gestión de la Seguridad Vial (SGSV) podrá ser una actividad periódica a lo largo de la vida del proyecto.</p> <p>En este caso, el equipo evaluador podrá estar conformado por profesionales con experiencia en auditorías, ya sean independientes o vinculados al equipo de proyecto o a la entidad responsable de la vía y el procedimiento para su realización será igual al planteado para una auditoría o inspección. No obstante, su realización no reemplaza en ningún caso el proceso formal de una ASV o ISV".</p>	NO
11	Secretaría Distrital de Movilidad	24	Se sugiere incluir dentro de las responsabilidades el agendamiento de una reunión de inicio (Propuesta: programar y asistir a la reunión de inicio y a las de seguimiento que se definan), algo de esto está dicho en la p. 41. Los aspectos asociados a gestión del contrato de ASV/ISV son importantes y recaen en el contratante y/o responsable del proyecto. Del punto resaltando en azul, deberá indicarse el mecanismo bajo el cual se informará y hará seguimiento a la implementación de las acciones de mejora derivadas de las ASV/ISV , si esto no existe, ¿no será una tarea importante a adelantar? Se recomienda generar una plataforma con accesos restringidos (según necesidad) a fin de que cada Contratante pueda publicar su informe ASV y reportar su seguimiento. (Se muestra como ejemplo la plataforma desarrollada por la SDM Bogotá)	<p>1. Se acoge la propuesta de dejar la siguiente responsabilidad: "programar y asistir a la reunión de inicio y a las de seguimiento que se definan".</p> <p>2. Frente al mecanismo para reportar las ASV e ISV realizadas, así como los planes de acción de mejora y el seguimiento a los mismos, la ANSV tiene como una acción a realizar en el corto plazo el desarrollo de una plataforma geográfica que permita incorporar este tipo de información en todos los niveles (nacional, departamental, municipal / distrital).</p>	PARCIAL
12	Secretaría Distrital de Movilidad	25	Se considera importante establecer unos perfiles mínimos en formación y experiencia para cubrir estos roles y responsabilidades, que sea lo suficientemente amplio y flexible para poder atender la demanda de ASV/ISV que se pueda generar con la implementación de esta metodología , pero sin afectar el nivel de rigurosidad esperado en el producto final. Es este punto se resalta que pesa más la experiencia acumulada que la formación. (Se propone revisar la propuesta de la tabla 1 de la Guía ASVU de Bogotá).	La ANSV reconoce la importancia de dar lineamientos estándar para que los auditores puedan realizar esta labor con el conocimiento suficiente y la experiencia requerida para su informe sea objetivo. Este contenido, no se desarrolla en este documento. Lo anterior, dado que la presente metodología se enfoca principalmente en la técnica para la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial. El tema de perfiles será tratado en el documento que se menciona en la página 12.	NO
13	Secretaría Distrital de Movilidad	28	Se recomienda fuertemente que este apartado del documento se desarrolle con más detalle, siendo importante para direccionar hacia dónde deben (o es necesario) adelantar ASV/ISV. A este respecto, se podrían indicar tipos de análisis de siniestralidad para identificar los puntos/tramos críticos (el histórico de datos que se recomienda debe analizarse, atención especial a la siniestralidad de usuarios vulnerables, horas/días con mayor siniestralidad, recurrencia de tipo de siniestro con víctimas fatales "hipótesis de causa probable", etc. Dar lineamientos sobre consideraciones importantes cuando se trata de ASV/ISV en entornos urbanos (igualmente entornos rurales) que sirvan de alerta para escoger estos sectores/puntos para ISV/ASV, de la misma manera si se trata de una infraestructura vial (función de la vía y su entorno) o de transporte (una troncal transmilenio por ejemplo), etc. Se advirtió que algunos criterios se dan en el capítulo 3. También expresar la necesidad de articular, ya en términos más administrativos, a los proyectos estratégicos urbanos o de conectividad regional derivados de PLANES DE DESARROLLO, proyectos de rehabilitación vial (cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales. Ley 1682. Ley de infraestructura), como por brindar algunas ideas. Sin demérito de lo planteado en este numeral y buscando la consonancia con el numeral 1.8 LAS ASV E ISV EN LAS ETAPAS Y FASES DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIA, si se considera importante hacer un mayor énfasis en adelantar ASV en etapas tempranas de los proyectos para incluirlas dentro de las estructuras presupuestales de las entidades a cargo de la infraestructura vial.	En cuanto a su solicitud de desarrollar en texto los aspectos a validar para priorizar las ASV y las ISV (incluyendo tipos de análisis de siniestralidad para la selección de tramos críticos, así como históricos, tipo de siniestros, "hipótesis", entre otros), se informa que este contenido se está desarrollando en el siguiente documento. Lo anterior, dado que en dicho texto se dan lineamientos para que las Entidades Territoriales contraten este tipo de estudios y por ende un aspecto inicial a evaluar, para tal efecto, es la priorización de las ASV / ISV. Por esta razón, el comentario no es considerado.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
14	Secretaría Distrital de Movilidad	29	Sería prudente precisar en la tabla 3 el momento de construcción y el de finalización de la construcción (pre-apertura). Se considera un tiempo adecuado después de los 12 meses de un proyecto entrado en operación SÍ Y SÓLO SI tuvo ASV en etapas previas. Frente a este último punto, se propone incluir una nota que recomiende ralizar la ISV antes del año cuando se identifiquen problemas de seguridad vial y/o registros de siniestros con víctimas fatales. Para las vías en Operación y Seguimiento una segunda nota que haga referencia a su inclusión en un sistema de gestión de la seguridad vial en los términos planteados en el esquema de GRSF en la fila 10 de este cuadro. En complemento a lo anterior se indica: "la ASV en etapa de pre-apertura identifica los posibles problemas de seguridad vial antes de que se entregue al servicio el proyecto vial o de transporte; es preventiva y proactiva al igual que en las etapas de diseño, con todavía potencial para corregir anticipadamente los posibles riesgos de seguridad vial antes de que se manifiesten" (Guía ASVU, Bogotá, 2019)	<p>1. En la tabla 3 se hace la siguiente modificación: Preapertura: A.En cualquier momento antes de iniciar la operación formal, una vez este totalmente construido. Operación y funcionamiento: A.En cualquier momento después de iniciar la operación formal si no tuvo ASV de preapertura. B.En cualquier momento después de los 12 meses iniciales si tuvo ASV de preapertura.</p> <p>2. Se hace una modificación sobre el texto de preapertura de la siguiente forma: "En el ámbito internacional, la fase de preapertura se entiende cuando el proyecto se encuentra totalmente construido, pero aún no está abierto al público (FHWA, Federal Highway Administration, U.S. Departament Of Transportation, 2006)".</p> <p>3. El texto de preapertura contiene el siguiente texto: tiene por "objeto de verificar todas las recomendaciones realizadas en las ASV de las fases anteriores e incluso, identificar nuevas condiciones peligrosas no detectadas en las fases de diseño, o que se generaron por cambios realizados durante la construcción de la obra. Su objetivo es monitorear y corregir las condiciones de seguridad vial antes de que los riesgos de la infraestructura construida y de su entorno se constituyan en factores contundentes para la generación de accidentes de tránsito", dado que son muy similares al propuesto, no se considera necesario su inclusión.</p>	PARCIAL
15	Secretaría Distrital de Movilidad	44	Si bien la tabla 4 se presenta como ejemplo, no olvidar la importancia de un análisis de siniestralidad previo que permita identificar los días y horas de mayor siniestralidad , esto más que generar un posible sesgo como creen algunos otros expertos lo apoyan bastante. Este tipo de análisis para la planificación de la visita de campo es muy útil para dar una mirada técnica al entorno y a las condiciones operacionales de la vía en los momentos identificados con mayor siniestralidad o que simplemente se identifican como preocupantes desde el punto de vista de la seguridad vial. Sería prudente hacer alguna anotación a este respecto dentro del documento. Observación adicional: el análisis de siniestralidad no es solo útil para ISV, lo es también para ASV fase diseño en tanto permite revisar con más detalle aquellos sectores del diseño que en la actualidad son sectores críticos por siniestralidad y, de esta manera, revisar si el diseño responde de manera satisfactoria a atender los problemas de seguridad vial históricos. (Aplica para diseños que modifican vías existentes).	<p>1. La incorporación de un texto que señale la importancia de un análisis de siniestralidad previo que permita identificar los días y horas de mayor siniestralidad ya se encuentra mencionado en ese numeral (pág 44), en donde se indica: "Si el tramo a auditar / inspeccionar cuenta con datos de accidentalidad, un análisis previo de los mismos permitirá identificar los periodos críticos (mes, día de la semana, horas) y las zonas de alta concentración de accidentes, lo cual contribuye a una planificación más eficiente de los recorridos".</p> <p>2. Frente a su comentario: "el análisis de siniestralidad no es solo útil para ISV, lo es también para ASV fase diseño en tanto permite revisar con más detalle aquellos sectores del diseño que en la actualidad son sectores críticos por siniestralidad y, de esta manera, revisar si el diseño responde de manera satisfactoria a atender los problemas de seguridad vial históricos. (Aplica para diseños que modifican vías existentes)", se indica que el texto no excluía la posibilidad de revisar las estadísticas de accidentalidad en la fase de diseño. Sin embargo, para hacerlo más evidente, se incorporó el siguiente texto en ese numeral: "Un análisis previo de la accidentalidad para estos casos permitirá incluir en la visita aquellos sectores que en la actualidad son críticos, con el fin de revisar si el diseño está resolviendo, de manera satisfactoria, los problemas que afectan la seguridad vial"</p>	PARCIAL
16	Secretaría Distrital de Movilidad	45	Sin duda este método es el más utilizado en ASV en entornor rurales, principalmente sobre vías intermunicipales. Es importante incliur algunos elementos adicionales para iluminar al equipo auditor sobre cuál método es el más indicado/adecuado según el TIPO DE ASV/ISV a desarrollar, ya que en ENTORNOS URBANOS difícilmente el recorrido en vehículo es suficiente para captar las dinámicas y situaciones que se presentan durante la operación o funcionamiento de la vía. Este comentario surge de las diferencias sustanciales y capacidades adicionales que requieren las ASV en entornor urbanos. Se sugiere agregar además, la necesidad de hacer paradas en sitios críticos o intersecciones que presenten algún tipo de complejidad en el texto copiado aquí como referencia.	<p>1. En cuanto al primer punto, es importante señalar que el texto indica lo siguiente: "En caso de una auditoría o inspección en vía urbana, el recorrido a pie por la totalidad del tramo a analizar será siempre obligatorio", lo anterior, en reconocimiento a las "dinámicas y situaciones que se presentan durante la operación o funcionamiento de la vía", como Usted lo afirma.</p> <p>2. Respecto a la sugerencia de incluir paradas cuando se realizan auditorías en vehículo, fue acogida, quedando el texto de esta manera: "El equipo auditor realizará paradas de observación en las zonas de concentración de accidentes y/o en las intersecciones que presenten algún tipo de complejidad en el tramo auditado o inspeccionado, los cuales serán definidos previamente en oficina"</p>	PARCIAL
17	Secretaría Distrital de Movilidad	46	Parecerá no necesario pero ante la evidencia de un sin número de Estudios de Seguridad Vial y ASV/ISV que no cuentan con unos registros de campo medianamente significativos, se recomienda se incluya un cuadro muy breve que permita dar luces sobre la cantidad mínima de datos a registrar, clasificación de la información, métodos de captura y recomendaciones básicas para que los datos registrados no estén contaminados, es decir, reflejen un comportamiento alterado del estado recurrente que se espera capturar. Hay que entender que estas metodologías llegan a territorios diversos y a entidades con capacidades técnicas y administrativas también muy diversas, las cuales que deberán contar con un mínimo de recursos necesarios para adelantar este tipo de actividades.	Es relevante mencionar que tanto las ASV como las ISV las realizará un equipo de profesionales idóneos, con suficiente experiencia en el tema, como para determinar de forma detallada el tipo de información en campo que deben desarrollar. Si bien la metodología da orientaciones generales, para que los contenidos estén estandarizados en los informes de ASV / ISV, no pretende ser un documento que limite el criterio de los profesionales que desarrollan tal actividad. En ese aspecto, cabe resaltar que la diversidad de contextos y proyectos viales harían que esta tabla fuera una matriz con muchas condicionantes y excepciones para poder responder a las diversas variables que se encuentran en los contextos urbanos y rurales del país. Por las anteriores razones, este comentario no será considerado.	NO
18	Secretaría Distrital de Movilidad	47	La figura no es legible. En todo caso se recomienda revisarla a la luz del comentario anterior.	La figura fue modificada, asegurando su legibilidad.	SÍ
19	Secretaría Distrital de Movilidad	47-48	Con base en lo leído en este literal, se propone un cambio de título por "identificación de hallazgos y consolidación de informe preliminar de ASV".	Es importante indicar que la consolidación de los hallazgos se realiza en el marco del informe preliminar, es decir en el siguiente numeral. Por ende, se acoge la sugerencia parcialmente, quedando el título así: "Identificación de los hallazgos".	PARCIAL
20	Secretaría Distrital de Movilidad	48	Derivado de la experiencia en ISV en entornos urbanos , ha resultado muy útil la generación de un mapa de georreferenciación de hallazgos y podría contemplarse como no-opcional en ASV/ISV sobre vías urbanas ya que muchas ISV son puntuales (intersecciones) y un mapa de hallazgos es clave para visualizar los problemas de seguridad vial. Algo similar puede plantearse para vías rurales. Se recomienda fuertemente la inclusión de un apartado con analisis de siniestralidad según se argumenta en los comentarios de las filas 15 y 17.	<p>1.Es importante indicar que se incluye como obligatorio la inclusión de un plano de ubicación con los hallazgos localizados, esto no es opcional y se considera muy relevante para el entendimiento del problema. Al respecto, la georreferenciación se estaba indicando como opcional, es decir la entrega de un archivo en formato Shape o Geodatabase. Sin embargo, con miras a la plataforma que la ANSV ha programado sobre el particular, se elimina esa indicación de opcionalidad.</p> <p>2. En cuanto a los análisis de siniestraliedad se solicita ver las respuestas dadas en las filas 15 y 17</p>	PARCIAL

N°	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?																		
21	Secretaría Distrital de Movilidad	51	No es claro el porqué de la necesidad de que el equipo auditor se pronuncie sobre el informe de respuesta del equipo del proyecto y/o Contratante/responsable del proyecto. Se entiende que al tratarse de un equipo independiente, multidisciplinar y capacitado para realizar ASV, el informe generado es muestra de estas cualidades y lo identificado como hallazgo está debidamente justificado. El informe de respuesta es decisión y responsabilidad entre el equipo del proyecto y el Cotratante o responsable del proyecto, así como el plan de acción. Sobre este último si puede ser optativa la opinión del equipo auditor ya que puede contar con experiencia en medidas de acción correctiva.(o preventiva dado el caso).	1. Aceptación argumentos: Sobre el particular, es importante clarificar que en caso que el equipo auditor acepte el argumento o evidencia presentada por el equipo de proyecto / responsable "el equipo auditor indicará en el informe de ASV o ISV (en la tabla de evolución de los hallazgos) la evidencia o argumento que presentó el equipo del proyecto en el hallazgo encontrado. El equipo auditor dejará las fichas de hallazgo y la tabla de priorización como se consignaron en el informe preliminar" Esto significa que en ningún momento el equipo auditor debe modificar los hallazgos identificados en el informe preliminar. Solo debe consignar las subsanaciones aceptadas en un formato de evolución, con el fin de dejar plasmada dicho argumento. 2. Se propone que : "El informe de respuesta es decisión y responsabilidad entre el equipo del proyecto y el Cotratante o responsable del proyecto, así como el plan de acción". Al respecto, la metodología indica exactamente esto, de la siguiente forma: "El equipo del proyecto prepara y presenta el informe de respuesta en atención al informe preliminar de ASV o ISV, de tal forma que se responda a cada hallazgo del informe preliminar así (Ibidem)" y "el equipo del proyecto revisará/ajustará/complementará el informe de respuesta con base en el informe final de auditoría o inspección. En dicho informe de respuesta se describirán las medidas adoptadas o a adoptar como consecuencia a lo indicado en el informe final de ASV / ISV. Por lo tanto, se incluirá el plan de acción para atención a cada uno de los hallazgos, especificando la información detallada de los mismos". Por las anteriores consideraciones, este comentario no es aceptado.	NO																		
22	Secretaría Distrital de Movilidad	53	Idealmente, el cierre o conclusión de un proceso de ASV/ISV se da cuando se ha implementado el plan de acción (recomendaciones de seguridad). No obstante, la experiencia local y nacional ha mostrado que la atención de medidas de acción puede tardar meses e incluso años, contando con que hay una asignación presupuestal y se ha formulado un plan de acción. Lo anterior para indicar que la figura 15 no está del todo alineada con el ejemplo de acta de reunión final de la pág. 56, y que esta tabla responde más a una ACTIVIDAD DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN. <div>El equipo de auditoría o inspección levanta el acta de la reunión final (ver</div> <table><tr><th>Nº</th><th>Localización del hallazgo (código, nomenclatura / PR)</th><th>Código Hallazgo</th><th>Tema del Hallazgo</th><th>Descripción del hallazgo</th><th>Nivel de riesgo (el consignado en el informe preliminar)</th><th>Descripción del riesgo (el consignado en el informe preliminar)</th><th>Tratamiento realizado o argumento técnico (solo los aceptados por el auditor)</th><th>Evidencia fotográfica del tratamiento.</th></tr><tr><td>1</td><td>Vía código 2501A (PR 38+000 a 38+000)</td><td></td><td></td><td>El terraplenamiento es demasiado empinado y alto para que los vehículos siempre lo atraviesen o recuperar el control.</td><td></td><td>Intolerable</td><td>No se ha tratado</td><td></td></tr></table>	Nº	Localización del hallazgo (código, nomenclatura / PR)	Código Hallazgo	Tema del Hallazgo	Descripción del hallazgo	Nivel de riesgo (el consignado en el informe preliminar)	Descripción del riesgo (el consignado en el informe preliminar)	Tratamiento realizado o argumento técnico (solo los aceptados por el auditor)	Evidencia fotográfica del tratamiento.	1	Vía código 2501A (PR 38+000 a 38+000)			El terraplenamiento es demasiado empinado y alto para que los vehículos siempre lo atraviesen o recuperar el control.		Intolerable	No se ha tratado		El anexo 7 corresponde al acta final o cierre de ciclo. Al respecto, en el comentario se relaciona el anexo 6, que se refiere a la Tabla de evolución de los hallazgos. Por la anterior razón, este comentario no será considerado.	NO
Nº	Localización del hallazgo (código, nomenclatura / PR)	Código Hallazgo	Tema del Hallazgo	Descripción del hallazgo	Nivel de riesgo (el consignado en el informe preliminar)	Descripción del riesgo (el consignado en el informe preliminar)	Tratamiento realizado o argumento técnico (solo los aceptados por el auditor)	Evidencia fotográfica del tratamiento.															
1	Vía código 2501A (PR 38+000 a 38+000)			El terraplenamiento es demasiado empinado y alto para que los vehículos siempre lo atraviesen o recuperar el control.		Intolerable	No se ha tratado																
23	Secretaría Distrital de Movilidad	57	En el texto resaltado se sugiere reemplazar por: "las medidas que se adoptarán" ya que dicho informe de respuesta se verá materializado en un plan de acción para ejecución posterior.	Al respecto, esta frase se encontraba en pasado, dado que hacía referencia a las posibles medidas que se habían presentado en la etapa de subsanación. Sin embargo, se incluye también el verbo en futuro, con el fin de incluir las acciones del plan de acción, que se sugieren en ese párrafo, quedando así: "En dicho informe de respuesta se describirán las medidas adoptadas o a adoptar como consecuencia..."	PARCIAL																		
24	Secretaría Distrital de Movilidad	62	Una estrategia que puede resultar muy efectiva para mejorar la seguridad vial durante la fase de construcción es mejorar los criterios de seguridad vial en los PMT ya que en principio estos tienen entre sus objetivos velar por la seguridad vial de los usuarios viales dentro de la etapa de construcción del proyecto. Sin embargo, la evidencia ha mostrado que esto no suele ser siempre así y que los PMT se han formulado más para aliviar problemas de circulación que por proveer condiciones de seguridad vial. Se recomienda fuertemente revisar este punto y fortalecer el Manual de Señalización vial y demás documentos o normas vinculados a PMT.	La Agencia Nacional de Seguridad consideró necesario hacer una revisión de los contenidos que tienen un impacto en la seguridad vial que se encuentran contenidos en el Manual de Señalización Vial, entre los que se encuentra los PMT’s. Al respecto, la ANSV hizo una propuesta de un proceso contractual para su actualización y en la actualidad estamos a la espera de la aprobación del mismo, por parte del Ministerio de Transporte, dada su función en el particular. Toda vez que este contenido supera el alcance de la metodología para la realización de ASV e ISV, este comentario no será atendido en este documento.	NO																		
25	Secretaría Distrital de Movilidad	63	En esta tabla están dispuestas las características de la infraestructura más relevantes y algunos aspectos operacionales, dentro de estos últimos incluir la velocidad como factor de riesgo . Esto puede llevar que tanto en áreas urbanas como rurales deba prestarse especial atención a este factor no solo de día sino también de noche (donde es más proclive los excesos de velocidad por encima de las velocidades adecuadas o seguras que suponemos son las reglamentarias). La velocidad es el principal factor de riesgo dentro del enfoque de Sistema Seguro y debe tratarse en las ASV/ISV con la misma importancia.	La velocidad es indudablemente un factor de riesgo de siniestros viales y por ende está relacionado en varios apartes del documento. Por lo tanto, debido a que en el numeral de visitas de campo se deben tomar las velocidades (en todos los casos), no se acoge su comentario porque ya se da como entendido en el documento, ya que es intrínseco en el desarrollo de una ASV / ISV.	NO																		
26	Secretaría Distrital de Movilidad	70	Se ha evidenciado con gran preocupación que gran parte de la siniestralidad asociada al transporte público está asociada a que las infraestructuras para acceder al sistema (paraderos, estaciones) NO ES SEGURA, no es lo suficientemente accesible. Quizás sea conveniente dejar una alerta en el documento para que se preste especial atención a este aspecto. Pueden tenerse paraderos y estaciones muy bien diseñados y construido pero pésimamente habilitadas para su acceso cómodo y seguro, lo cual no siempre se subsana con la instalación de elemento de accesibilidad universal. Recomendaciones de mejora a este respecto suelen ser muy bien recibidas en ASV (diseño) y fácilmente implementables.	La tabla 10 incluye dentro de uno de los puntos a revisar la accesibilidad al medio físico de las infraestructuras asociadas a los sistemas de transporte: paraderos, estaciones, espacio público. La evaluación de la accesibilidad debe orientarse a la eliminación de los obstáculos y las barreras arquitectónicas, de manera que el acceso se de en condiciones de igualdad y seguridad.	NO																		
27	Secretaría Distrital de Movilidad	71	Se sugiere agregar al título: "túneles y deprimidos". Lo anterior para hacerlo extensivo a entorno urbanos. Incluir un aspecto asociado al DRENAJE.	1. Los túneles son infraestructuras viales que presentan normalmente mayores longitudes que un deprimido, además de estar orientados al tránsito motorizado o férreo y por ende cuentan con características de diseño y operación distintas a un deprimido. Toda vez que esta tabla está concebida para la infraestructura tipo túnel, no se incluirá la de deprimidos, dadas las diferencias ya indicadas. 2. Se incluyó el drenaje en la tabla 11.	PARCIAL																		

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
28	Secretaría Distrital de Movilidad	72	<p>En ISV sobfe de Vías Férreas uno de los aspectos más preocupantes en seguridad vial es como está adaptada la infraestructura para el cruce de los demás usuarios viales, normalmente los más afectados son los peatones y ciclistas y, dado que estas vías tienen una jurisdicción diferente, su intervención o adecuación es más difícil o se sale de las facultades de los organismos locales. Poner atención a esto y brindar elementos de manejo en el documento o donde se prevea necesario. (Foto caso Bogota: calle 53 a la altura del Parque Simón Bolívar)</p> 	La ANSV reconoce la situación de inseguridad que se da en Colombia en sus cruces férreos. Por ende, incluye en esta Metodología elementos a revisar si un auditor debe realizar este tipo de evaluaciones o si el tramo auditado / inspeccionado contiene un cruce de este tipo. Sin embargo, en el alcance de esta metodología no se encuentra el suministrar elementos de manejo para una adecuada operación de los cruces. Esto debe incluirse en otro tipo de documento.	NO
29	Secretaría Distrital de Movilidad	74	Sin desarrollo. Es de resaltar el estado de los pretilos de los puentes y otros sistemas de barandas que no actúan como SCV, además de la presencia de postes y otros elementos que pueden ser descritos como contundentes. En ciudades como Bogotá se han presentado volcamientos de motociclistas debido a excesos de velocidad en puentes con otras causas como: diseño geométrico, iluminación, señalizacón, estado del pavimento, etc. que es importante destacar como aspectos sensibles en este tipo de infraestructuras.	Se realizó una revisión de la tabla 13, complementando la información. Adicionalmente, se incluyó la revisión de los pretilos, señalización vial y otros elementos claves en el desarrollo de una ISV / ASV en puentes vehiculares.	SÍ
30	Secretaría Distrital de Movilidad	76	Se reitera lo comentado en la fila 26.	La Agencia Nacional de Seguridad consideró necesario hacer una revisión de los contenidos que tienen un impacto en la seguridad vial que se encuentran contenidos en el Manual de Señalización Vial, entre los que se encuentra los PMT´s. Al respecto, la ANSV hizo una propuesta de un proceso contractual para su actualización y en la actualidad estamos a la espera de la aprobación del mismo, por parte del Ministerio de Transporte, dada su función en el particular. Toda vez que este contenido supera el alcance de la metodología para la realización de ASV e ISV, este comentario no será atendido en este documento.	NO
31	Secretaría Distrital de Movilidad	75	En el título y documento se menciona las auditorías de seguridad vial y las inspecciones de seguridad vial como algo separado, en realidad las inspecciones de seguridad vial son auditorías en fase de operación, no sé si sea necearía la discriminación tan marcada.	Las inspecciones de seguridad vial son las actividades más frecuentes al realizar una evaluación de las condiciones de seguridad vial de un proyecto de infraestructura. Así, es muy poco frecuentes el desarrollo de actividades de evaluación en fases de diseño o construcción, por ejemplo. Por tal razón, con el fin de promover y hacer evidente la necesidad de hacer auditorías (y no solo inspecciones), se dejan por separado. De esta manera, una entidad territorial o una entidad pública del orden nacional puede identificar claramente las actividades que se han llevado en este campo en fases distintas a la operación.	NO
32	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 1	Falta claridad al inicio del documento sobre las fases que componen la ASV y la ISV para dar claridad al lector.	El proceso de una ASV y una ISV se encuentra explicado de forma detallada en el capítulo 2. La ANSV no considera necesario repetir esta información en el capítulo 1.	NO
33	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 1.1	el párrafo "Lo anterior comprende, la implementación de medidas orientadas a considerar la vulnerabilidad del cuerpo humano en la infraestructura vial o la concepción de vehículos seguros,por ejemplo." No es claro, se puede profundizar en el tema, o ser más explícito	Se hizo una modificación para dar mayor claridad, quedando así: "Lo anterior comprende el desarrollo de diversas medidas y tratamientos en aspectos tan diversos como la infraestructura vial, los vehículos o la educación, por ejemplo"	SÍ
34	Secretaría Distrital de Movilidad	Figura 1	Se debería modificar el termino "borde de la vía", se sugiere cambiar por "zonas laterales seguras"	Se hace la revisión de los textos donde se incluye la palabra "borde de la vía". De acuerdo al contexto se verifica que algunos de los usos de esta expresión son adecuados y en algunos existe posibilidad de mejora. Al respecto, es importante indicar que existe diferencia entre el borde de la vía (corona) y la zona lateral segura (comienza en el borde exterior de la calzada, incluyendo la berma y se extiende lateralmente una distancia suficiente para permitir que un vehículo errante pueda detenerse o retomar su trayectoria antes de impactar con un objeto o volcarse). Por lo tanto, se hace la modificación en los siguientes textos: 1. Tabla 16 (Otros aspectos de seguridad): Actividades al borde de sobre la vía. 2. Glosario. Elemento potencialmente peligroso. Dentro de los elementos con este potencial se encuentran: taludes laterales peligrosos, objetos fijos en el borde de la vía y zonas laterales (se incluye zonas laterales), y cuerpos de agua permanentes. 3. Evaluación del riesgo sobre los aspectos geométricos de un proyecto de infraestructura vial.,-incluyendo los bordes de la carretera-	PARCIAL
35	Secretaría Distrital de Movilidad	Página 19	se habla de de garantizar vías que perdonen los errores humanos. Se debería mencionar adicionalmente que los vehículos también juegan un papel importante en los siniestros, es decir, una falla mecánica también puede generar una salida, una pérdida de control, entre otros.	La ANSV reconoce la importancia de un tratamiento holístico para prevenir, mitigar y reducir los siniestros viales. Sin embargo, dado que la metodología para la realización de ASV / ISV solo se enfoca en la infraestructura vial, no es el alcance de este documento explicar otros factores desencadenantes de siniestros viales.	NO
36	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 7, del título 1.3	se debe adicionar, con información secundaria para el proyecto, como por ejemplo datos de siniestralidad entre otros, que aunque no lo tenga el contratante, se puede consultar en sitios oficiales.	Esta información ya se encuentra incluida en el numeral 2,2,1 Actividades iniciales, información básica inicial.	NO
37	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 8, del título 1.3	se sugiere repensar, quizá el objetivo de la ASV/ISV sea la identificación de hallazgos que pueden comprometer la seguridad vial, y la formulación de medidas de mejoras que eliminen o reduzcan la exposición al riesgo, dependiendo del caso particular	La información contenida en este numeral no sugiere una definición del objetivo de una ISV o ASV. La definición y objetivos de una ISV y ASV se encuentran plasmadas en el glosario. Por ende, no se acoge el comentario.	NO
38	Secretaría Distrital de Movilidad	Tabla 2	Los roles de los miembros del equipo auditor tabla 2, debería resumirse a un auditor líder y auditores de apoyo y sus diferentes responsabilidades, ya que actualmente habla de algunos profesionales específicos que podrían formar parte del equipo auditor, los cuales en algunos casos no tienen enfoque en seguridad vial, se recuerda que la ASV es integral y todos los profesionales que conformen el equipo deben tener dicho enfoque.	La metodología sugiere algunas responsabilidades de posibles miembros del equipo auditor. Sobre el particular, como se indica en el texto, su conformación dependerá de cada proyecto a auditar. Así si es tramo urbano y de acuerdo a la zona a inspeccionar, se podría requerir apoyo de especialistas en temas urbanos o sociales, por ejemplo. Se anexa el texto: "A continuación, se indicarán algunas responsabilidades orientativas de algunos de los miembros posibles que pueden conformar un equipo auditor. Sin indicar esto, que deba estar conformado por este número de profesionales, ya que ello dependerá de la complejidad y las características del proyecto". por las anteriores razones, no se acoge el comentario.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
39	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 1.7	Se habla de proyectos a auditar los de infraestructura vial orientados al transporte carretero, se debería dejar más amplio, no solo el transporte carretero debería ser objeto de una ASV, ahora en Colombia se tienen temas ferroviarios por ejemplo, los cuales se integran a las dinámicas urbanas y se genera la intermodalidad, dichos proyectos debería estar contenidos. Se recomienda dejar un enfoque global, proyectos de infraestructura vial y de transporte.	La ANSV reconoce la situación de inseguridad que se da en Colombia en el transporte que se realiza en la infraestructura férrea o por cable, los cuales pertenecen, como la infraestructura carretera, al modo terrestre. Al respecto, es relevante explicar que la ANSV circunscribe su actuación al modo carretero, por las destinaciones específicas que la norma dispone para las fuentes de financiación que la entidad recibe para su inversión y funcionamiento. Por ende, tiene limitaciones sobre los demás modos, diferentes al carretero.	NO
40	Secretaría Distrital de Movilidad	Preapertura página 33	En la explicación de la preapertura, pagina 33 se menciona que la preapertura constituye la construcción total del proyecto antes de abrir al público y hasta 12 meses después de realizar la apertura al tránsito vehicular. Se recomienda modificar para que la preapertura solo constituya la terminación de la obra hasta antes de abrirse al público, una vez se produce la apertura, se constituye operación y esta es una ISV.	Se hace una modificación sobre el texto de preapertura de la siguiente forma: "En el ámbito internacional, la fase de preapertura se entiende cuando el proyecto se encuentra totalmente construido, pero aún no está abierto al público (FHWA, Federal Highway Administration, U.S. Department Of Transportation, 2006)".	SÍ
41	Secretaría Distrital de Movilidad	Figura 8	El proceso de una ASV/ISV (figura 8) no es claro, y se debería indicar responsables de cada proceso identificado. En el esquema propuesto, se elabora es un informe preliminar y posteriormente uno definitivo luego de subsanarse. Lo que se espera es generar un informe que evidencie los hallazgos y las recomendaciones (según el caso) y que dicho informe sea gestionado y evaluado por el cliente y el equipo de diseño y luego entreguen la respuesta de atención, pero son dos documentos separados que no requieren estar unidos para generar el informe final de la ASV.	1. La figura 8 muestra el resumen de todos los pasos de la metodología. Los responsables se encuentran incluidos en la figuras subsiguientes, donde se describen de manera particularizada, cada una de las etapas. 2.La figura 8 muestra el proceso para el desarrollo de una ASV / ISV, siendo uno de sus pasos la etapa de subsanación y posteriormente la de cierre final de la ASV / ISV. Respecto al porque se solicita un informe preliminar y uno final, se da respuesta detallada en el comentario del numeral 45.	NO
42	Secretaría Distrital de Movilidad	Figura 11	La elaboración de listas de chequeo debería plantearse como opcional, que dependerá de las características propias del proyecto, de la experiencia del equipo auditor, a veces las listas de chequeo no son la mejor opción para tomar notas relevantes de los proyectos.	Es importante anotar que las listas de chequeo se entienden como una herramienta de ayuda para el proceso de ASV / ISV. Al respecto el texto indica " es importante que el especialista que aplique la lista de chequeo tenga experiencia en auditorías de seguridad vial y establezca, según su criterio, la forma de utilizarlas, pues los aspectos a considerar dependen en gran medida de las características propias del proyecto a auditar (CONASET, 2003)". Por ende, no se está describiendo en la metodología la forma de utilizarlas y es el criterio del auditor líder y su equipo quienes determinan dicha utilización. De manera adicional, el documento señala "Se recomienda no incluir las listas de chequeo en el informe de auditoría; sin embargo, la obligatoriedad de incluirlas como anexos al informe depende del contratante", por ende, es el contratante el que estipula si las requiere o no en su informe. Por las anteriores razones, el comentario no se acoge.	NO
43	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 2.2.1	Actividades iniciales, debería plantearse la información que se solicite como recomendación, ya que en muchos caso, toda la información no es aplicable o no existe, por ejemplo un proyecto para auditar en fase preliminar, no tendría un inventario de estado de la señalización.	En cuanto a su observación, es relevante indicar que esta aclaración es dada al inicio del numeral 2.2.1. con el siguiente texto: "El equipo auditor solicita al contratante la información básica general del proyecto y aquella específica de acuerdo con la etapa en la que se encuentre". Aunado a lo anterior, se revisó toda la informaciónn indicada como información básica, constatando que no existe alguna que pueda ser de difícil consecución por parte del responsdable de la vía. De todas maneras, se hizo la aclaración en el partado de señalización vial, así: "Inventario de estado de señalización horizontal y vertical existente en el tramo vial, vías adyacentes y zona de influencia (si aplica)". Sumado a esto, la metodología advierte que: "En caso de que el contratante tenga limitaciones en la consecución de la información, comunicará con suficiente antelación sobre dicha situación al equipo auditor, para que entre las partes se analicen y se busquen otras fuentes de información".	PARCIAL
44	Secretaría Distrital de Movilidad	Página 43	Elaboración de listas de chequeo, deberían ser planteadas como opcionales.	Es importante anotar que las listas de chequeo se entiende como una herramienta de ayuda para el proceso de ASV / ISV. Al respecto el texto indica " es importante que el especialista que aplique la lista de chequeo tenga experiencia en auditorías de seguridad vial y establezca, según su criterio, la forma de utilizarlas, pues los aspectos a considerar dependen en gran medida de las características propias del proyecto a auditar (CONASET, 2003)". Por ende, no se está describiendo en la metodología la forma de utilizarlas y es el criterio del auditor líder y su equipo quienes determinan dicha utilización. De manera adicional, el documento señala "Se recomienda no incluir las listas de chequeo en el informe de auditoría; sin embargo, la obligatoriedad de incluirlas como anexos al informe depende del contratante", por ende, es el contratante el que estipula si las requiere o no en su informe. Por las anteriores razones, el comentario no se acoge.	NO
45	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 2.2.3	Informe preliminar, se puede reemplazar por una reunión de concertación de hallazgos, en el cual cada miembro del equipo auditor previamente analizado, presenta sus consideraciones sobre los hallazgos que cada uno considera y se someten a discusión por el equipo, para llegar a un acuerdo sobre los puntos que contendrá el informe. No se recomienda el informe preliminar.	La metodología ya contiene la actividad sugerida, con el siguiente texto "A partir de las listas de chequeo, la información analizada y los resultados de la visita de campo, el equipo seleccionará las zonas que considere críticas dentro del proyecto, realizará una descripción detallada de los hallazgos e identificará los factores de riesgo (ver capítulo 5). Al respecto, una metodología que podrá utilizarse es la de elaboración individual de las fichas de hallazgo por cada uno de los integrantes del equipo auditor. Posteriormente, todas los hallazgos y sus valoraciones serán revisados, discutidos y definidos por parte de todo el equipo auditor en reuniones internas". Respecto a la eliminación del informe preliminar, no expone las causas para dicha solicitud. Por ende, este comentario no es considerado.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
46	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 2.2.3 b	En la estructura general del informe, se recomienda incluir específicamente los hallazgos generales y específicos explicando las diferencias, ya que esto es la parte más importante del documento,. Las fichas para registrar los hallazgos evidenciados se debería considerar como opcional, ya que existen diversas formas de registrar que la información que pueden ser más funcionales dependiendo de la fase que se esté auditando y de las características propias del proyecto. Es necesario mencionar en cuanto a la priorización de los hallazgos, que el nivel de exposición y la probabilidad de ocurrencia no son fácilmente medibles en las fases de diseños.	1. Con el fin de dar respuesta a su comentario, se revisaron tres documentos internacionales (La Guía de auditorías de Australia, la Guía de Auditorías de Estados Unidos y la Guía de Auditorías de Chile) y no se encontró en ninguno alusión de clasificar los hallazgos en generales y específicos. Un tema que si es común en los tres documentos, como en otros consultados en la literatura, es la clasificación de los mismos por nivel de importancia o prioridad de atención. Al respecto, este tema se encuentra incluido en la metodología colombiana. Por la anterior razón, este comentario no es considerado. 2. En cuanto a su solicitud de dejar las fichas como opcionales, sobre el particular es preciso indicar que la metodología, menciona la posibilidad de ajustar las fichas de acuerdo con la fase / etapa a auditar / inspeccionar: "El formato de la ficha de hallazgo presentado en esta metodología podrá ser susceptible de modificación, especialmente con el fin de ajustarse a las fases / etapas del proyecto de infraestructura vial auditado / inspeccionado". Por la anterior razón, este comentario no es considerado. 3. Frente a su comentario relacionado con la priorización de los hallazgos y la dificultad de medir el nivel de exposición y de probabilidad, se indica que está salvedad ya se menciona en el documento, que señala lo siguiente "Es importante resaltar que la metodología aquí descrita se aplique en todos los proyectos de infraestructura de la entidad responsable de la vía, con el fin de tener unificada la forma de valoración del riesgo y de selección de proyectos a ejecutar. Sin embargo, el auditor en casos específicos puede proponer alguna variante o ajustes a la metodología, demostrando previamente que va a obtener mejores resultados que los que se obtendría con la metodología ya existente y que se podrá realizar la priorización de soluciones alternativas, dada la equivalencia de la metodología utilizada. Esta metodología se alinea con la norma NTC-ISO 31000:2011, la cual contempla tres (3) pasos básicos: la identificación del riesgo, el análisis del riesgo y la valoración del riesgo". Por las anteriores consideraciones, su comentario no será considerado.	NO
47	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 2.3	Etapas de subsanación, se menciona que el equipo de proyecto podrá subsanar o aclarar la situación de los hallazgos, y que el equipo auditor lo evaluará y lo aceptará e incorporará en la tabla de evolución de los hallazgos. No se considera pertinente, ya que la función del equipo auditor no es aprobar como positivos los cambios o negativos los cambios que propongan los responsables del proyecto, simplemente se evidencian los hallazgos potenciales de seguridad vial, se pasan a los responsables, estos aceptan o rechazan los hallazgos y presentan subsanaciones o propuestas diferentes a las sugeridas y las justifican técnicamente, pero el equipo auditor no puede intervenir en las decisiones finales de los representantes del proyecto, la responsabilidad de aceptar, modificar o rechazar el hallazgo no debería recaer sobre el auditor e seguridad vial, en ningún lugar del mundo se le otorga dicha responsabilidad, el equipo auditor podrá asumir la generación de una retroalimentación pero no la responsabilidad de aceptar o rechazar planteamientos y mejoras, para eso existe el concepto técnico de los diseñadores y responsables del proyecto. Por esta razón la ASV se debe presentar como un informe definitivo y no como preliminar, y los responsables del proyecto darán los descargos y las justificaciones de adoptar uno u otra medida, y los hallazgos identificados no se deben modificar ni volver un tema de evaluación y aprobación de propuestas. *Teniendo en cuenta las observaciones anteriores, se recomienda replantear el esquema metodológico de realización de una ASV.	Frente a sus comentarios, es necesario hacer las siguientes aclaraciones: 1.El equipo auditor evalúa y eventualmente acepta o rechaza el argumento de la subsanación, para su posterior incorporación en la tabla de evolución de los hallazgos. Esto se considera necesario, dado que, desde la visita de campo e identificación de los hallazgos, hasta la presentación del informe preliminar, pudo haber sucedido una o varias actuaciones que permitan subsanar el hallazgo encontrado, por ejemplo. Esto no significa que el hallazgo desaparece, por el contrario, debe permanecer en el informe final, como se indica en la metodología "El equipo auditor dejará las fichas de hallazgo y la tabla de priorización como se consignaron en el informe preliminar". Este paso permite que el equipo de proyecto/responsable de la vía conozca cuales argumentos de subsanación no fueron aceptados y promueve que se identifiquen otras acciones de mejora. Si este paso no existiera, el equipo de proyecto / responsable podrían considerar que cualquier acción / argumento es válido para dar por superado el hallazgo y por ende consignarlo en el plan de acción. Este paso permite por ende tener acciones más pertinentes en los planes de acción derivados de los informes de auditoría / inspección. 2.Lo anterior, no significa que el equipo auditor deba aprobar los cambios que propongan los responsables del proyecto / equipo de proyecto, ya que la metodología solo indica una revisión y eventual aceptación o no de los argumentos de subsanación. Así, que el equipo auditor no interviene en las decisiones finales de los representantes del proyecto, eso no lo indica este documento, de hecho, el documento expresa "En cuanto a las propuestas de gestión presentadas por el equipo de proyecto / responsable de la vía en el informe de respuesta, el equipo auditor de manera opcional puede pronunciarse sobre dichas propuestas. Lo anterior, para que sea analizado en el proceso de formulación del plan de acción por parte del contratante / responsable de la vía". Esta revisión de los argumentos de subsanación NO debe ser considerada como conceptos técnicos de diseño, ni le quita en ningún momento la responsabilidad al equipo de proyecto / responsable de la vía sobre la seguridad de la vía objeto de auditoría / inspección. Por las anteriores razones, estos argumentos no son considerados.	NO
48	Secretaría Distrital de Movilidad	Capítulo 3	Se denomina Auditorías especiales, lo cual se considera que no es necesario especificarse como "especiales", la guía para desarrollo de las auditorías debería ser una sola que aplique para las diversas situaciones, no hay nada de especial en realizar una ASV por ejemplo para zonas con alta presencia de usuarios vulnerables o cruces ferroviarios. Es importante recordar que las ASV tienen en cuenta a todos los usuarios viales. La guía que se plantea debería ser lo suficientemente integral para aplicarse en cualquier circunstancia y tener en cuenta las diversas situaciones que puedan presentarse, así como tener en cuenta a todos los usuarios viales que usan o puedan llegar a usar una infraestructura.	En cuanto a su observación es preciso indicar que la actividad de los auditores viales no se encuentra lo suficientemente extendida, por ende, lo que para un auditor en Bogotá puede ser algo común, como un cruce férreo, para un auditor formado en la Orinoquía puede ser algo novedoso. Es así que con el fin de estandarizar conocimientos en distintos proyectos que pueden ser auditados / inspeccionados se genera este capítulo. Al leer el documento en su totalidad, observará que se una alusión reiterada para que el auditor considere en sus actividades a los usuarios vulnerables. Sin embargo, este tema se incluyó como una auditoría especial, dado que en la actualidad se está realizando en los entornos urbanos intervenciones orientadas a este tipo de usuarios especialmente, como las intervenciones de urbanismo táctico, por ejemplo. Esto denota una revisión especial de las características del entorno. Por las anteriores razones, este comentario no es considerado.	NO
49	Secretaría Distrital de Movilidad	Capítulo 4	Listas de chequeo, Las fichas para registrar los hallazgos evidenciados se debería considerar como opcional, ya que existen diversas formas de registrar que la información que pueden ser más funcionales dependiendo de la fase que se esté auditando y de las características propias del proyecto.	Es importante anotar que las listas de chequeo se entienden como una herramienta de ayuda para el proceso de ASV / ISV. Al respecto el texto indica " es importante que el especialista que aplique la lista de chequeo tenga experiencia en auditorías de seguridad vial y establezca, según su criterio, la forma de utilizarlas, pues los aspectos a considerar dependen en gran medida de las características propias del proyecto a auditar (CONASET, 2003)". Por ende, no se está describiendo en la metodología la forma de utilizarlas y es el criterio del auditor líder y su equipo quienes determinan dicha utilización. De manera adicional, el documento señala "Se recomienda no incluir las listas de chequeo en el informe de auditoría; sin embargo, la obligatoriedad de incluirlas como anexos al informe depende del contratante", por ende, es el contratante el que estipula si las requiere o no en su informe. Por las anteriores razones, el comentario no se acoge.	NO
50	Secretaría Distrital de Movilidad	Capítulo 5	Se debería explicar la forma de medir el nivel del riesgo en ASV en fases de diseño, ya que no es tan fácilmente medible o cuantificable como en fases de operación.	La metodología indica que el auditor "puede proponer alguna variante o ajustes a la metodología, demostrando previamente que va a obtener mejores resultados que los que se obtendría con la metodología ya existente y que se podrá realizar la priorización de soluciones alternativas, dada la equivalencia de la metodología utilizada". Esto significa, que si para la fase de diseño se considera que hay una metodología más apropiada, puede utilizarla. Es importante recordar que el criterio y experiencia del auditor es fundamental en la selección de la metodología, ya que permite asegurar una apropiada aplicación de la misma y por ende obtener un resultado óptimo frente a la valoración del riesgo.	

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
51	Secretaría Distrital de Movilidad	Introducción	Se puede complementar la introducción haciendo referencia a los objetivos o que se busca con la metodología, que además de orientar a los interesados en la realización de ASV/ISV, se busca sensibilizar a los responsables de los proyectos sobre la adopción de los principios y conceptos del sistema seguro, así como promover y alentar la realización de ASV/ISV para maximizar sus beneficios.	Se considera pertinente el aporte, así que el texto complementario en la introducción queda así: "Aparte de este aporte, el documento orienta a los responsables de los proyectos viales sobre la relevancia de concebir, diseñar, construir y operar una vía segura, bajos los principios del sistema seguro, así como promueve la realización de ASV / ISV, en todo el territorio nacional".	SÍ
52	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 1.3 Premisas básicas	La realización de ASV/ISV de manera oportuna es una forma muy eficaz de identificar los riesgos y peligros relacionados con la seguridad que se pueden mitigar para prevenir siniestros El propósito de las ASV es que se lleven acabo para identificar problemas de seguridad (hallazgos) para que los responsables de los proyectos los puedan tomar en cuenta y realizar las modificaciones necesarias	1. En cuanto a su comentario de hacer ASV e ISV de forma oportuna ya se encuentra en este numeral de la metodología, de la siguiente forma: "La intervención temprana de los auditores en el desarrollo de un proyecto de infraestructura vial reduce los costos de las intervenciones y especialmente, mejora sus niveles de seguridad". 2. Frente a su recomendación de mencionar los propósitos de una ASV / ISV le informamos que en este numeral ya se encuentra descrito su comentario de la siguiente manera: "Las ASV / ISV per se no solucionan los problemas de inseguridad de una vía. La gestión posterior, representada en la formulación e implementación de un plan de acción derivado, sí pueden mejorar los niveles de seguridad de esta".	NO
53	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 1.5 Beneficios	Se podría complementar el esquema, indicando que los máximos beneficios de seguridad se obtienen de las ASV en las etapas de diseño de los nuevos proyectos (ajustar un diseño es más rentable, implica menos recursos y costos).	La propuesta de incluir en la figura "Beneficios de una auditoría / inspección de seguridad vial" el comentario referido a que "los máximos beneficios de seguridad se obtienen de las ASV en las etapas de diseño de los nuevos proyectos (ajustar un diseño es más rentable, implica menos recursos y costos)" se informa que esta información se indica en dicha figura con las siguientes afirmaciones: 1. Reducción de los costos sociales asociados a los accidentes de alta gravedad causados por las deficiencias en el diseño de un proyecto vial. 2. Reducción de los costos de trabajos correctivos a la infraestructura vial. Aunado a lo anterior. está idea también se incluye en el numeral 1.8, con el siguiente texto: "Por otra parte, según lo mencionado en la guía de ASV de Cataluña (2012), cuanto antes se inicie su aplicación en el desarrollo de una fase / etapa en un proyecto vial, mejores serán los resultados y menores los costos de corrección de los problemas de seguridad vial que se identifiquen". Por las anteriores razones, no se considera este comentario.	NO
54	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 1.7	Proyectos que pueden ser auditados: el número y el momento (etapas) en que se realizaran las ASV/ISV, dependen de la naturaleza, complejidad y riesgo del proyecto.	El texto del numeral 1.7 se enfoca en los tipos de proyectos que pueden ser auditados / inspeccionados. Por lo tanto, su observación de incluir en este apartado el número y las etapas del proyecto objetos de una auditoría, no son consecuentes con el texto presentado. Al respecto, en el siguiente numeral 1.8 se relaciona cuando es importante realizar una ASV / ISV de acuerdo con el avance del proyecto, el cual da respuesta a su comentario. Aunado a lo anterior, la metodología sugiere que en todas las etapas de un proyecto vial deberían contar con este tipo de estudios. Por las anteriores razones, su comentario no es considerado.	NO
55	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 2.2	En la etapa 2 del proceso de una ASV (informe preliminar) se habla de redacción del informe de auditoría, sin embargo, más que la redacción debe referirse a la elaboración del informe, tal como se señala en el ciclo (PHVA). En la etapa de desarrollo de una ASV/ISV, la fase 2 debe hacer referencia no solo a la revisión sino también al análisis de la información, adicionalmente en esta etapa se debe entregar el informe final de la ASV/ISV por parte del equipo auditor y no un informe preliminar, pues tal como se señala en la figura 9, la elaboración del informe final (etapa de subsanación) es responsabilidad el equipo del proyecto. (mejorar la resolución de la figura 11). Se sugiere cambiar la figura 12, no es legible.	1. Se ajusta el texto, quedando así: "La etapa de desarrollo de la ASV o ISV se realiza en tres (3) fases: i) Realización de las actividades iniciales, ii) evaluación de la información, y iii) elaboración del informe preliminar". 2. Se ajusta la figura del numeral 2,2, para que quede coincidente con la figura del ciclo PHVA en cuanto a la evaluación de la información. 3. La figura 11 y 12 fueron modificadas para su mejor legibilidad. 4. La figura 9 fue ajustada, para que fuera coincidente con el resto del documento. 5. El informe preliminar es un paso previo a la etapa de subsanación, en donde se busca que el equipo de proyecto / responsable del proyecto tenga la posibilidad de réplica o de mostrar actividades ya realizadas, para atender el hallazgo, entre otros casos. Esta retroalimentación se considera provechosa para las dos partes y permite conocer los argumentos técnicos de cada parte. Además, permite orientar la construcción del plan de acción a desarrollar por el equipo de proyecto / responsable de la vía.	PARCIAL
56	Secretaría Distrital de Movilidad	Numeral 2.3	Es fundamental aclarar que en esta etapa es responsabilidad del director o gerente del proyecto considerar cada hallazgo y la importancia que le asigna, así como documentar y justificar el proceso de la toma de decisiones frente a los hallazgos (aceptar o rechazar). Es posible que el equipo del proyecto pueda solicitar al equipo auditor aclaración sobre los hallazgos (etapa de cierre), pero en ningún caso se debe solicitar a los miembros del equipo auditor retirar o modificar un hallazgo previamente identificado	1. En cuanto a incorporar la necesidad que el director / gerente del proyecto considere cada hallazgo y documente el proceso, es pertinente indicar que estas indicaciones ya se encuentran referidas en el numeral 2.3.1 "Preparación del informe de respuesta", en donde se indica: "El equipo del proyecto prepara y presenta el informe de respuesta en atención al informe preliminar de ASV o ISV, de tal forma que se responda a cada hallazgo del informe preliminar así (Ibidem):..." Por las anteriores razones, este comentario no es considerado.	NO
57	Secretaría Distrital de Movilidad	Capítulo 3	No es claro porque se considera auditorías especiales y se clasifican como dirigidas a usuarios como (peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros), dado que son los usuarios mas vulnerables de la vía y como se señala en el numeral 3.2 y otros apartado del documento "en todos los proyectos de infraestructura se deberán tener en cuenta a los usuarios vulnerables", por lo tanto, todas las ASV/ISV que se adelanten, independiente de la etapa deberán considerar como prioridad a estos usuarios, otra cosa es que una ASV/ISV se enfoque en un usuario específico, aun así no se considera especial No son legibles las figuras 17, 18 y 21. Ajustar el numeral c (evaluación) del ejemplo 5.3.2, no hay figura 211, ni tabla 265.	Al leer el documento en su totalidad, observará que se una alusión reiterada para que el auditor considere en sus actividades a los usuarios vulnerables. Sin embargo, este tema se incluyó como una auditoría especial, dado que en la actualidad se está realizando en los entornos urbanos intervenciones orientadas a este tipo de usuarios especialmente, como las intervenciones de urbanismo táctico, por ejemplo. Esto denota una revisión especial de las características del entorno. Por las anteriores razones, este comentario no es considerado.	NO
58	Yerly Mozo Fundación	NA	Reconocer la seguridad vial en animales a) "La vida en la vía incluye la de los animales" b) "Animales son usuarios de las vías y de los sistemas de transporte" c) "Animales son seres sintientes sujetos de protección también en las vías" d) "Animales son integrantes (especiales y vulnerables) en la clasificación de actores, tales como de pasajeros, peatones y vehículos" e) "Animales son víctimas de accidentes de transporte" f) "Existe vínculo sentimental y emocional en las nuevas generaciones con los animales, potencial instrumento para modificar comportamientos de velocidad y prevención de siniestros". g) "Animales guía son los ojos y sentir de los humanos que como peatones, conductores, pasajeros y otros actúan en una relación indivisible". El glosario debe incluir a los animales definido por ley; a los animales como usuarios y actores especiales de las vías y los sistemas de transporte; animales como seres vulnerables ante la realidad de territorio y protección en nuestro país;	Si bien en la actualidad hay varias normas vigentes que, de forma directa e indirecta, regulan lo concerniente a los animales, tanto silvestres como domésticos en el país, no obstante las leyes no definen la palabra animal de manera amplia, se pueden encontrar en la doctrina y en algunas sentencias de tutela, sin embargo se encontró la siguiente disposición de la Ley 1774 de 2016 "Por medio de la cual se modifican el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones.", la cual señala : "Artículo 2". Modifíquese el artículo 655 del Código Civil, así: Artículo 655. Muebles. Muebles son las que pueden transportarse de un lugar a otro, sea moviéndose ellas a sí mismas como los animales (que por eso se llaman semovientes), sea que sólo se muevan por una fuerza externa, como las cosas inanimadas. Exceptúense las que siendo muebles por naturaleza se reputan inmuebles por su destino, según el artículo 658. Parágrafo. Reconózcase la calidad de seres sintientes a los animales." No se acepta la observación, toda vez que la definición ya se encuentra establecida en instrumentos de mayor jerarquía como es el Código Civil, de otra parte esta guía es un instrumento que propende por la disminución de accidentes, esto es con criterios que permita que desde la primera fase de planeamiento, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios y verificando que estos se mantengan durante las fases de construcción y puesta en servicio.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
59	Yerly Mozo Fundación	NA	Incorporar, adaptar y actualizar Infraestructura, planes, políticas, manuales, programas y metodologías al deber constitucional de protección reforzada a los animales y legislación vigente en solidaridad, protección, prevención y convivencia responsable con animales;	Como se indicó anteriormente, según las disposiciones contenidas en la Ley 1955 de 2019, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, especialmente el artículo 324, señala que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la participación del Ministerio de Salud y la Protección Social, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio del Interior, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes, formulará la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Esta política establecerá lineamientos en materia de bienestar de animales de granja; animales en situación de calle; animales maltratados; especies silvestres objeto de tráfico ilegal; entre otros, y definirá estrategias, programas y propuestas de normatividad para la protección animal, tales como la formación en tenencia responsable; las campañas de esterilización; la creación de centros territoriales de bienestar, la rehabilitación y asistencia integral de fauna doméstica y silvestre; la sustitución progresiva de vehículos de tracción animal; y el fortalecimiento de la investigación y procesamiento de los delitos contra los animales, con el fin de erradicar en el país toda forma de violencia, crueldad, tráfico y comercio ilegal de animales.	NO
60	Yerly Mozo Fundación	NA	3. Reducir riesgo de accidentes viales Acciones para prevenir, predecir y controlar (o al menos minimizar) la presencia de los animales en las vías, quienes son factor de riesgo de siniestros viales que cobran vidas de animales humanos y no humanos. El abandono de animales en las vías es un acto de crueldad que genera siniestros viales y atenta contra los humanos.	El Gobierno Nacional ha adoptado diversas mediad para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres.	NO
61	Yerly Mozo Fundación	NA	Traducir compromisos internacionales en realidades nacionales y territoriales Realidad territorial en las vías y los sistemas de transporte requiere incorporación de los animales en seguridad vial con acciones y soluciones al atropellamiento de animales. A través de la prevención, atención de urgencias, dialogo regional e intersectorial, investigación, innovación, tecnología, apps, inteligencia artificial, resiliencia y vías inteligentes entre otros	Como se indicó anteriormente, según las disposiciones contenidas en la Ley 1955 de 2019, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, especialmente el artículo 324, señala que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la participación del Ministerio de Salud y la Protección Social, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio del Interior, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes, formulará la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Esta política establecerá lineamientos en materia de bienestar de animales de granja; animales en situación de calle; animales maltratados; especies silvestres objeto de tráfico ilegal; entre otros, y definirá estrategias, programas y propuestas de normatividad para la protección animal, tales como la formación en tenencia responsable; las campañas de esterilización; la creación de centros territoriales de bienestar, la rehabilitación y asistencia integral de fauna doméstica y silvestre; la sustitución progresiva de vehículos de tracción animal; y el fortalecimiento de la investigación y procesamiento de los delitos contra los animales, con el fin de erradicar en el país toda forma de violencia, crueldad, tráfico y comercio ilegal de animales. Ahora bien el Gobierno Nacional ha adoptado diversas mediad para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030 , no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales , sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales. De otra parte, es importante indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha realizado diferentes actuaciones en pro de concientizar a los conductores para a manejen con precaución para evitar siniestros viales con animales que, por múltiples factores incluyendo el aislamiento preventivo obligatorio de los ciudadanos, transitan con más frecuencia por las carreteras del país, como es la circular conjunta No 8000-2-01427 expedida en conjunto con Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a través de la cual se emiten recomendaciones a las autoridades locales, territoriales competentes y los concesionarios viales para prevenir casos de atropellamiento caza y/o muerte de ejemplares de fauna silvestre y la accidentalidad vial durante la cuarentena total, parcial y luego del levantamiento de la misma.	NO
62	Yerly Mozo Fundación	NA	Liderar enfoque multisectorial Creación de lineamientos y recursos para articulación y capacitación de policía de tránsito (primer respondiente), responsables institucionales y administradores viales de orden nacional, departamental, municipal y local que enfoquen cambios de comportamiento en los actores viales y en los cuidadores de animales adyacentes a las vías. Gobernantes, legisladores, gremios de la infraestructura, transportadores, conductores, academia, ingenieros, biologos, psicólogos, veterinarios, defensores de animales, emprendedores, trabajadores sociales, medios de comunicación y ciudadanía en general son valuartes como aliados estratégicos en una construcción colaborativa para mejorar comportamientos de los usuarios en las vías y disminuir los factores de riesgo.	Como se indicó anteriormente, según las disposiciones contenidas en la Ley 1955 de 2019, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, especialmente el artículo 324, señala que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la participación del Ministerio de Salud y la Protección Social, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio del Interior, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes, formulará la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Esta política establecerá lineamientos en materia de bienestar de animales de granja; animales en situación de calle; animales maltratados; especies silvestres objeto de tráfico ilegal; entre otros, y definirá estrategias, programas y propuestas de normatividad para la protección animal, tales como la formación en tenencia responsable; las campañas de esterilización; la creación de centros territoriales de bienestar, la rehabilitación y asistencia integral de fauna doméstica y silvestre; la sustitución progresiva de vehículos de tracción animal; y el fortalecimiento de la investigación y procesamiento de los delitos contra los animales, con el fin de erradicar en el país toda forma de violencia, crueldad, tráfico y comercio ilegal de animales. Ahora bien el Gobierno Nacional ha adoptado diversas mediad para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres.	NO
63	Yerly Mozo Fundación	NA	Desafío del mercado ante necesidades de familias multiespecie Modernización del servicio de transporte (terrestre, fluvial, aéreo y férreo) a la realidad de familias con animales asegurando su desplazamiento en entornos seguros con condiciones de bienestar, sana convivencia y seguridad vial. Téngase en cuenta ciudadanía que requiere viajar con sus animales gozando del derecho a la salud física y mental sin viajar con sus animales en bodegas, sino al contrario hacer de ello una experiencia inolvidable que urge nuevas oportunidades de mercado, como ya algunas aerolíneas y transportadoras lo hacen en países orientales.	Al respecto se informa que el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, han emitido varias recomendaciones al respecto para los usuarios, que requieran desplazarse con mascotas en los vehículos de servicio público de pasajeros y otros medios de transporte. Así como medidas especiales para el transporte de animales con fosas nasales estrechas y la prohibición de trasladarlos en las bodegas de equipaje. Ahora bien, es importante aclarar que e esta guía es un instrumento que propende por la disminución de accidentes, esto es con criterios que permita que desde la primera fase de planeamiento, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios y verificando que estos se mantengan durante las fases de construcción y puesta en servicio.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
64	Yerly Mozo Fundación	NA	Consolidación de datos Flujo de información amplia y sistémica que incorpore todos los animales, no solo los silvestres, es decir, se incluyan los animales de compañía, los domésticos y los “mal usados” para consumo y trabajo entre otros. Cualquier animal que tenga la capacidad de sentir sufrimiento y dolor y que sea susceptible de morir en agonía en una vía o sistema de transporte debe tener especial consideración ante su indefensión y condición de vulnerabilidad.	La presente metodología es un instrumento que orienta a los usuarios sobre el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial a los proyectos de infraestructura. Al respecto, esta metodología le indica al auditor la necesidad de hacer un análisis de fuentes primarias y secundarias necesarias para llevar a cabo dicha actividad, en sus actividades iniciales. Es necesario señalar que, por el momento, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial registra los accidentes en donde un humano resultó lesionado por un accidente con un animal, ya que toma como insumo las fuentes productoras de información, “SIRDEC” y “SÍCLICO” producidos y administrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -INMLCF-. Sin embargo, se hacen diversas alusiones en el documento sobre la necesidad de revisar el atropellamiento de fauna, promoviendo una sensibilidad frente a este tema por parte del grupo auditor y alentando a que este tema sea revisado por parte de los responsables del proyecto. Sobre el particular, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, pone a su disposición un Geoportal donde consultar la información geográfica de Sinistralidad Vial disponible en la actualidad. A través de un conjunto de mapas interactivos usted podrá conocer la distribución geográfica de los siniestros viales, de las muertes y lesionados en carreteras según diferentes fuentes de reporte. Enlace del portal web: https://ansv.gov.co/observatorio/estad%C3%ADsticas	NO
65	Yerly Mozo Fundación	NA	8. Mesa de trabajo con defensores de animales e interesados Lo expuesto en los puntos anteriores goza de fundamentos técnicos, jurídicos, economicos, filosóficos y realidad territorial, pero en especial del llamado de una sociedad que no resiste más animales muriendo en agonía en las carreteras, en los maleteros, en accidentes y siniestros. Urge trabajar unidos por una Colombia Libre de Maltrato Animal en equilibrio con los humanos y la naturaleza, en esta oportunidad desde el sector transporte con enfoque de seguridad vial en animales.	Al respecto se informa que las instancias de participación tales como mesas de trabajo para la construcción del documento nominado "Metodología para la realización de ASV / ISV para Colombia" ya fueron efectuadas. No obstante, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que desde su competencia se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres.	PARCIAL
66	Yerly Mozo Fundación	Resolución	Sobre la resolución: "Que mediante la Resolución 2273 de 2014, el Ministerio de Transporte ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 2016 y amplió su vigencia hasta el año 2021" observación: La ampliación del Plan Nacional de Seguridad Vial debe incluir a los animales como seres sintientes de acuerdo a la Ley 1774 de 2016	El Plan Nacional de Seguridad Vial que se encuentra vigente fue expedida por medio de la resolución 2273 de 2014, la cual no es objeto de modificación. Lo anterior, no permite hacer las modificaciones solicitadas, tales como la inclusión de las definiciones de animales contenidas en la Ley 1774 de 2016. No obstante, de manera interna remitiremos sus requerimientos al grupo que está realizando la formulación del nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial para que analicen y evalúen su propuesta.	NO
67	Yerly Mozo Fundación	Resolución	Sobre la resolución: " del contrato de consultoría 475 de 2016 del Ministerio de Transporte, en el marco del crédito BID-3078/OC-CO, ejecutado por la Unión Empresarial MOVICONSULT S.A.S INTRA S.L." observación: el contrato BID 3078 incorporó la Ley 1774 de 21016?	Al respecto se informa que el objeto del contrato de Banca Multilateral, 3078/OC-CO, tenía como objeto: “Apoyar y asesorar al ministerio de transporte en la realización de las acciones imprescindibles para la puesta en marcha de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ansv), específicamente en el diseño, documentación y puesta en marcha de los manuales y procedimientos que aplicará el patrimonio autónomo a través del cual se administrarán los recursos del fondo nacional de seguridad vial que financiarán el funcionamiento e inversión de la agencia, así como en el diseño de los esquemas de apoyo que la nueva entidad brindará a los organismos de tránsito a nivel local y entidades relacionadas con la seguridad vial” , de acuerdo con lo anterior no se incluían las disposiciones del Código Civil, la Ley 84 de 1989, Código Penal, el Código de Procedimiento Penal, modificadas mediante la Ley 1774 de 2016.	NO
68	Yerly Mozo Fundación	12	Metodología: Comentario a la expresión SALVAR VIDAS EN LA VÍA: Esto incluye la vida de los animales.	La expresión usada en la metodología es genérica, es decir no discrimina por el tipo de vida. Al respecto, la ley 1702 de 2013 indica que el objeto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es "la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional" y dicha ley define que la seguridad vial es "el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados". No obstante lo anterior, la ANSV reconoce la necesidad de trabajar por la vida de los animales en la vía, ya que se ha evidenciado su impacto en la salud humana, el medio ambiente y el ecosistema.	SÍ
69	Yerly Mozo Fundación	14	Metodología: Comentario a la definición de amenaza: Aquí se debe incorporar la definición de animal o ser sintiente.	Sobre la definición de animal : No se acepta la observación, toda vez que la definición ya se encuentra establecida en instrumentos de mayor jerarquía como es el Código Civil, de otra parte esta guía es un instrumento que propende por la disminución de accidentes, esto es con criterios que permita que desde la primera fase de planeamiento, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios y verificando que estos se mantengan durante las fases de construcción y puesta en servicio.	NO
70	Yerly Mozo Fundación	17	Metodología: Comentario a la definición de usuarios / actores viales: lo animales son actores viales, son peatones y pasajeros de alta vulnerabilidad y que pueden ocasionar accidentes o siniestros.	El Gobierno Nacional ha adoptado diversas medidas para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030 , no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales , sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
71	Yerly Mozo Fundación	17	Metodología: Comentario a la definición de usuarios vulnerables: los animales son usuarios vulnerables como seres sintientes y factor de riesgo para accidentes y siniestros.	El Gobierno Nacional ha adoptado diversas medidas para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030 , no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales , sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales. De otra parte, es importante indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha realizado diferentes actuaciones en pro de concientizar a los conductores para a manejen con precaución para evitar siniestros viales con animales que, por múltiples factores incluyendo el aislamiento preventivo obligatorio de los ciudadanos, transitan con más frecuencia por las carreteras del país, como es la circular conjunta No 8000-2-01427 expedida en conjunto con Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a través de la cual se emiten recomendaciones a las autoridades locales, territoriales competentes y los concesionarios viales para prevenir casos de atropellamiento caza y/o muerte de ejemplares de fauna silvestre y la accidentalidad vial durante la cuarentena total, parcial y luego del levantamiento de la misma.	NO
72	Yerly Mozo Fundación	31	Metodología comentario: "Considerar todos los usuarios viales desde la concepción del proyecto" y riesgos.	El comentario se entiende como la necesidad de incluir el tránsito de animales desde la concepción del proyecto. Sobre el particular, vale la pena indicar que dentro de las listas de chequeo (anexo 2) se hicieron las incorporaciones necesarias para que el auditor contemple en sus actividades de evaluación, si en la fase de prefactibilidad fue considerado el tránsito de animales (de pie, de compañía, fauna silvestre).	SÍ
73	Yerly Mozo Fundación	32	Metodología comentario: Incluir pasos de fauna y animales (lo permite técnicamente por las condiciones reales del territorio colombiano).	En las listas de chequeo (anexo 2) ya se encontraba la indicación de revisar, por parte del auditor, la necesidad de contemplar pasos de animales. En el marco de esta consulta pública se hizo una mayor especificidad de estos pasos, haciendo preguntas relacionadas de acuerdo con el tipo de animal (pecuario, de compañía, fauna silvestre).	SÍ
74	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	14	Metodología comentario:Glosario A nosotros como Instuito de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca IPYBAC, es muy importante que en el glosario se incluya a los animales silvestres y domésticos, como actores viales por su relevancia en el caso de la accidentalidad y acorde a la ley 1774 de 2016 donse se enmarcan que recibir an especial protección.	Ahora bien el Gobierno Nacional ha adoptado diversas medidas para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030 , no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales , sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales. De otra parte, es importante indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha realizado diferentes actuaciones en pro de concientizar a los conductores para a manejen con precaución para evitar siniestros viales con animales que, por múltiples factores incluyendo el aislamiento preventivo obligatorio de los ciudadanos, transitan con más frecuencia por las carreteras del país, como es la circular conjunta No 8000-2-01427 expedida en conjunto con Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a través de la cual se emiten recomendaciones a las autoridades locales, territoriales competentes y los concesionarios viales para prevenir casos de atropellamiento caza y/o muerte de ejemplares de fauna silvestre y la accidentalidad vial durante la cuarentena total, parcial y luego del levantamiento de la misma.	NO
75	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	90	Metodología comentario: "Tabla 17. Determinación del nivel de deficiencia (ND)" Seria importante que dentro de esta determinación no solo se valoren las víctimas fatales o no fatales humanas, sino también las de otros animales (fauna). Poder identificar los lugares donde ocurren mayor número de accidente con animales, puede permitir generar medidas preventivas e impactar futuros proyectos.	La presente metodología es un instrumento que orienta a los usuarios sobre el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial a los proyectos de infraestructura. Al respecto, esta metodología le indica al auditor la necesidad de hacer un análisis de fuentes primarias y secundarias necesarias para llevar a cabo dicha actividad, en sus actividades iniciales. Una vez ya se hayan cumplidos pasos relevantes en el proceso de la auditoría, como la visita de campo y la evaluación de la información, se hace la valoración del riesgo, lo que nos indica como debe ser tratado dicho riesgo. Es necesario señalar que, por el momento, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial registra los accidentes en donde un humano resultó lesionado por un accidente con un animal, ya que toma como insumo las fuentes productoras de información, "SIRDEC" y "SÍCLICO" producidos y administrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -INMLCF-. Por ende, la tabla 17 solo hace referencia a víctimas humanas, ya que la información entregada por el INMLCF, solo se puede determinar donde estuvo involucrado un animal en la vía como objeto de colisión en siniestros de tránsito. Sin embargo, se hacen diversas alusiones en el documento sobre la necesidad de revisar el atropellamiento de fauna, promoviendo una sensibilidad frente a este tema por parte del grupo auditor y alentando a que este tema sea revisado por parte de los responsables del proyecto. Sobre el particular, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, pone a su disposición un Geoportal donde consultar la información geográfica de Siniestralidad Vial disponible en la actualidad. A través de un conjunto de mapas interactivos usted podrá conocer la distribución geográfica de los siniestros viales, de las muertes y lesionados en carreteras según diferentes fuentes de reporte. Enlace del portal web: https://ansv.gov.co/observatorio/estad%C3%ADsticas	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
76	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	92	"Tabla 21. Nivel de consecuencias (NC) NIVEL DE CONSECUENCIA": De igual manera dentro de las consecuencias se debería considerar y clasificar dentro de los diferentes niveles las muertes y afectaciones asociadas a la fauna.	Esta respuesta es igual a la anterior. El documento promueve en varios de sus apartes la revisión de accidentalidad con animales, por el momento el Observatorio Nacional de Seguridad Vial registra los accidentes en donde un humano resultó lesionado por un accidente con un animal, con base en las fuentes de información de las cual dispone. Por ende, la Tabla 21 hace alusión a víctimas humanas, dado el incipiente desarrollo de bases de información que incluyan atropellamiento de animales. Sobre el particular, es importante indicar que en la medida que se avance en dicha información, podrá revisarse la metodología actual.	NO
77	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2A	Anexos comentario "¿El proyecto trata de forma adecuada los potenciales conflictos con animales? (Por ejemplo, vacas, caballos, ovejas, etc.)": Este componente es muy abierto, se sugiere de forma respetuosa que existan tres filas para este tema: 1. Una que analice potenciales conflictos por cercanía de producciones pecuarias (que es por lo que se entiende en lo que plantean). 2. Una nueva orientada al riesgo de transito de animales de compañía (donde evalúe la cercanía a parques o zonas con un riesgo alto de abandono). 3. Una nueva enfocada a reconocer el riesgo dado por ser zonas de transito de fauna silvestre (Ejemplo: Vía Guasca - Gacheta y el paso constante de Oso Andino)	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: 1. ¿El proyecto puede presentar conflictos por cercanía a producciones pecuarias? (Por ejemplo, por el cargue y descargue o movilización de animales en pie sobre la vía o cerca de ella). 2. ¿El proyecto puede presentar conflictos por el tránsito de animales de compañía? (por ejemplo, por cercanía a parques con alta presencia de este tipo de animales o zonas con ul alto riesgo de abandono). 3. ¿El proyecto puede presentar conflictos por el tránsito de animales de fauna silvestre? (por ejemplo, en la vía Guasca - Gacheta y el paso constante del Oso Andino).	SÍ
78	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2A	Anexos comentario: "Usuarios vulnerables": Según lo conversado no es factible considerar la fauna como usuarios vulnerables. Sin embargo, sería importante para nosotros que consideren dejar un apartado específico para valorar los factores de riesgo de los animales como victimarios en la búsqueda de la seguridad vial para prevenir accidentes y siniestros donde ellos se encuentren involucrados.	Según las disposiciones contenidas en la Ley 1955 de 2019, "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", especialmente el artículo 324, señala que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la participación del Ministerio de Salud y la Protección Social, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio del Interior, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes, formulará la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Esta política establecerá lineamientos en materia de bienestar de animales de granja; animales en situación de calle; animales maltratados; especies silvestres objeto de tráfico ilegal; entre otros, y definirá estrategias, programas y propuestas de normatividad para la protección animal, tales como la formación en tenencia responsable; las campañas de esterilización; la creación de centros territoriales de bienestar, la rehabilitación y asistencia integral de fauna doméstica y silvestre; la sustitución progresiva de vehículos de tracción animal; y el fortalecimiento de la investigación y procesamiento de los delitos contra los animales, con el fin de erradicar en el país toda forma de violencia, crueldad, tráfico y comercio ilegal de animales. Ahora bien el Gobierno Nacional ha adoptado diversas mediad para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Al respecto, es importante indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha realizado diferentes actuaciones en pro de concientizar a los conductores para a manejen con precaución para evitar siniestros viales con animales que, por múltiples factores incluyendo el aislamiento preventivo obligatorio de los ciudadanos, transitan con más frecuencia por las carreteras del país. Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030 , no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales , sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales.	NO
79	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamar	Anexo 2A	Anexos comentario: "Otros tráfico: peatones, ciclistas, motociclistas, vehículos agrícolas": En caso tal que no se pueda incluir la fauna como actor vial, sería importante que pudiera quedar contemplado en este apartado, como otros tráfico.	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: El título queda solo como "otros tráfico" y se incluye la siguiente pregunta: ¿Considerará el proyecto la movilización, el manejo y/o el tránsito de animales en el proyecto? (animales en pie / de compañía / fauna silvestre).	SÍ
80	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2C	Anexos comentario: "¿El proyecto trata adecuadamente los potenciales conflictos con animales? (Por ejemplo, vacas, caballos, ovejas, etc.)": Igual que en comentario previo, para diferenciar el transito de animales de producción, de compañía y/o fauna silvestre.	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: 1. ¿El proyecto presenta conflictos por cercanía a producciones pecuarias? (Por ejemplo, por el cargue y descargue o movilización de animales en pie sobre la vía o cerca de ella). 2. ¿El proyecto presenta conflictos por el tránsito de animales de compañía? (por ejemplo, por cercanía a parques con alta presencia de este tipo de animales o zonas con ul alto riesgo de abandono). 3. ¿El proyecto presenta conflictos por el tránsito de animales de fauna silvestre? (por ejemplo, en la vía Guasca - Gacheta y el paso constante del Oso Andino).	SÍ
81	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2C	Anexos comentario: "¿El proyecto incluye diseño de pasos seguros para animales?": Sería oportuno hacer la diferenciación de los pasos de fauna silvestre y animales de producción pecuaria. Las estrategias de cruce son diferentes.	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: 1. En caso que el proyecto tenga un posible conflicto con producciones pecuarias, ¿El proyecto ha contemplado el pasos adecuados para los animales en pie? 2. ¿El proyecto ha contemplado lugares de cargue y descargue de animales en pie? 3. ¿El proyecto ha contemplado pasos de fauna silvestre u otros mecanismos que permitan el cruce seguro de este tipo de animales?	SÍ
82	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2E	Anexos comentario: "¿El proyecto trata adecuadamente los potenciales conflictos con animales (por ejemplo, vacas, caballos, ovejas, etc.)?"Al igual que los otros comentarios donde esta la misma pregunta diferencia los tres tipos de fauna que se pueden encontrar como actores viales (fauna silvestre, animales de producción y animales de compañía).	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: 1. ¿El proyecto está presentando accidentes con animales en pie? (Por ejemplo, durante el cargue y descargue o movilización de animales en pie sobre la vía o cerca de ella). 2. ¿El proyecto está presentando accidentes por el tránsito de animales de compañía? (Por ejemplo atropellamiento de perros / gatos). 3. ¿El proyecto está presentando accidentes por el tránsito de animales de fauna silvestre?	SÍ

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
83	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2E	Anexos comentario: "¿Se dispone de pasos seguros para animales?"Diferenciar zonas de paso de fauna silvestre y animales de producción.	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: 1. En caso que el proyecto presente accidentes con animales en pie, ¿El proyecto cuenta con pasos adecuados para los animales en pie? 2. ¿El proyecto cuenta con lugares de cargue y descargue de animales en pie? 3. ¿El proyecto cuenta con pasos de fauna silvestre u otros mecanismos que permitan el cruce seguro de este tipo de animales?	SÍ
84	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2F	Anexos comentario: "¿El proyecto trata adecuadamente los potenciales conflictos con animales? (Por ejemplo, vacas, caballos, ovejas, etc.)" Igual que en los otros puntos del documento donde se realiza la misma pregunta, diferenciar los 3 tipos de fauna	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: 1. ¿El proyecto esta presentando accidentes con animales en pie? (Por ejemplo, durante el cargue y descargue o movilización de animales en pie sobre la vía o cerca de ella). 2. ¿El proyecto esta presentando accidentes por el tránsito de animales de compañía? (Por ejemplo atropellamiento de perros / gatos). 3. ¿El proyecto esta presentando accidentes por el tránsito de animales de fauna silvestre?	SÍ
85	Instituto de Protección y Bienestar Animal de Cundinamarca	Anexo 2F	Anexos comentario: "¿Se dispone de pasos seguros para animales?" Diferencias los pasos de fauna silvestre de el de los animales de producción.	La propuesta se acoge, de la siguiente forma: 1. En caso que el proyecto presente accidentes con animales en pie, ¿El proyecto cuenta con pasos adecuados para los animales en pie? . 2. ¿El proyecto cuenta con lugares para el cargue y descargue de animales en pie? 3. ¿El proyecto cuenta con pasos de fauna silvestre u otros mecanismos que permitan el cruce seguro de este tipo de animales?	SÍ
86	Grupo Sara	14	Que se incluyan desde el Glosario las definiciones de términos como Animal, Seres Sintientes, Aves, Mamíferos, Ecosistemas, Animales Silvestres, Animales Endémicos, Animales de Granja ((Vacas., Caballos, Ovejas, etc.), Animales de Compañía (Perros y Gatos).	Por tratarse de un documento es técnico que orienta a los usuarios sobre el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial a los proyectos de infraestructura vial en su texto, no se incluyó la mención a estas definiciones.	NO
87	Grupo Sara	NA	Que se incluya la normativa de Protección y Bienestar Animal, como la ley 1774 de 2016, ley 84 de 1989, ley 1333 de 2009, ley 1801 de 2016.	Este documento es técnico ya que orienta a los usuarios sobre el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial a los proyectos de infraestructura vial. Por tal motivo, en su texto, no se incluyó la mención en el texto de ninguna norma colombiana (a excepción del glosario), ya que dicha referencia podría quedar desactualizada en poco tiempo. Por las anteriores razones, no se hace referencia a normatividad de infraestructura, tránsito, transporte y tampoco la relacionada con la protección animal por usted referida: la Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Policía y Convivencia), ley 1333 de 2009 (Procedimiento sancionatorio ambiental), ley 84 de 1989 (Estatuto Nacional de Protección de los Animales), ley 1774 de 2016 (modifica el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal sobre maltrato animal)	NO
88	Grupo Sara	NA	Que se definan estrategia de sensibilización, educación y de gran impacto a la comunidad y un presupuesto que no es muy alto para estas acciones y lograr una educación adecuado de los usuarios de la vía	La presente metodología es un instrumento que orienta a los usuarios sobre el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial a los proyectos de infraestructura. Por lo tanto, no se encuentra en su alcance la inclusión de programas, estrategias, acciones y presupuesto de ninguna índole. Sin embargo, dada su solicitud, se la remitiremos al grupo Interno de Trabajo de la ANSV que está llevando a cabo la formulación del PNSV con el fin que revisen su petición y consideren la posibilidad de inclusión.	NO
89	Grupo Sara	NA	Definir la gestión que juegan entidades como el ejército nacional, la policía nacional, defensa civil, alcaldías y entidades territoriales en casos de atropellamiento a los animales.	Esta metodología indica el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar ASV / ISV en Colombia a los proyectos de infraestructura vial. La petición realizada por Usted en este punto va más allá del objetivo del documento y por lo tanto, no se encuentra en su alcance la definición de las competencias del ejército nacional, la policía nacional, defensa civil, alcaldías y entidades territoriales, sobre el tema de atropellamiento de fauna. Sin embargo, dada su solicitud, se la remitiremos al grupo Interno de Trabajo de la ANSV que está llevando a cabo la formulación del PNSV con el fin que revisen su petición y consideren la posibilidad de inclusión.	NO
90	Grupo Sara	NA	Como se mencionó en los anteriores comentarios, esta solicitud Tomar una visión preventiva respecto al atropellamiento en la vía de los animales, los pasos están bien, pero es viable enfatizar que también hay mas estrategias para que la comunidad tome conciencia de la importancia de los animales y los ecosistemas en las vías de Colombia, señalización, pasos de menor costo o adaptando la geografía del territorio, reductores de velocidad en puntos críticos que se sepa que hay alta densidad o probabilidad de animales.	Como se indicó en los anteriores comentarios, está metodología es un instrumento sobre el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura. La solicitud por usted presentada, desborda el alcance de este documento y por lo tanto, no se contemplan las estrategias para que la comunidad tome conciencia de la importancia de los animales y los ecosistemas en las vías de Colombia, la señalización, los pasos de menor costo, los reductores de velocidad en puntos críticos. Sin embargo, dada su solicitud, se la remitiremos al grupo Interno de Trabajo de la ANSV que está llevando a cabo la formulación del PNSV con el fin que revisen su petición y consideren la posibilidad de inclusión.	NO
91	Grupo Sara	NA	Definir cómo será el transporte de los animales en carretera en los vehículos de transporte de pasajeros, los hechos ocurridos recientemente en la ciudad de Pereira con la empresa Velotax, demuestra que se debe tener un protocolo claro en este tema.	De manera consecuente a los anteriores comentarios, está solicitud va más allá de los objetivos y alcance de la metodología para la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia. Por ende, su requerimiento sobre la definición de los procedimientos y lineamientos para el transporte de los animales en carretera en los vehículos de transporte de pasajeros, no es factible en este documento. Sin embargo, está petición será remitida al Ministerio de Transporte, para que consideren su análisis en el marco de sus competencias.	NO
92	Grupo Sara	NA	¿Definir cómo será la gestión con las personas que aún tienen vehículos de tracción animal, ya que están definidos como usuarios especiales, como serán catalogados?	Como se ha venido respondiendo en las anteriores preguntas, está solicitud va más allá de el objetivo y el alcance de este documento de metodología. Por el anterior motivo, su petición sobre los vehículos de tracción animal que circulan por el país, no es técnicamente viable en este documento. No obstante, su comunicación será remitida al Ministerio de Transporten para su atención en este tema.	NO
93	Grupo Sara	NA	El tema de trafico de especies animales silvestres es una problemática que se da en Colombia siendo uno de los tres delitos mas rentables en el mundo y eso se puede comenzar a controlar teniendo una definición clara en los temas de movilidad, los Terminales son puntos donde constantemente llegan animales que son victimas de trafico y eso se puede evitar desde la carretera y por medio de las campañas sociales que se puedan sacar por el tema de movilidad.	Esta metodología indica el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar ASV / ISV en Colombia a los proyectos de infraestructura vial. La petición realizada por Usted sobre el tráfico de animales va más allá del objetivo del documento y por lo tanto, no se encuentra en su alcance la atención a esta problemática. Sin embargo, dada su solicitud, se la remitiremos al Ministerio de Transporte para que puedan atender su propuesta ante dicha situación.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
94	Grupo Sara	NA	Adjuntamos fotografías del documento para dar a conocer los puntos donde se nombran a los animales y donde se pueden ampliar estos aportes señalados anteriormente.	Respecto a estos textos, se hicieron las siguientes complementaciones: 1. Tabla 9: Situación de la señalización y/o la infraestructura que oriente sobre la presencia de animales en la vía (semovientes, silvestres, de compañía). 2. Tabla 16. Cruce de animales (semovientes, silvestres, de compañía) 3.Anexo 2A ¿El proyecto puede presentar conflictos por cercanía a producciones pecuarias? (Por ejemplo, por el cargue y descargue o movilización de animales en pie sobre la vía o cerca de ella). ¿El proyecto puede presentar conflictos por el tránsito de animales de compañía? (por ejemplo, por cercanía a parques con alta presencia de este tipo de animales o zonas con ul alto riesgo de abandono). ¿El proyecto puede presentar conflictos por el tránsito de animales de fauna silvestre? (por ejemplo, en la vía Guasca - Gacheta y el paso constante del Oso Andino). 4. Anexo 2D En caso que el proyecto tenga un posible conflicto con producciones pecuarias, ¿El proyecto ha contemplado el pasos adecuados para los animales en pie? ¿El proyecto ha contemplado lugares de cargue y descargue de animales en pie? ¿El proyecto ha contemplado pasos de fauna silvestre u otros mecanismos que permitan el cruce seguro de este tipo de animales? ¿El proyecto presenta conflictos por cercanía a producciones pecuarias? (Por ejemplo, por el cargue y descargue o movilización de animales en pie sobre la vía o cerca de ella). ¿El proyecto presenta conflictos por el tránsito de animales de compañía? (por ejemplo, por cercanía a parques con alta presencia de este tipo de animales o zonas con ul alto riesgo de abandono). ¿El proyecto presenta conflictos por el tránsito de animales de fauna silvestre? (por ejemplo, en la vía Guasca - Gacheta y el paso constante del Oso Andino). 5. Anexo 2E ¿El proyecto está presentando accidentes con semovientes? (Por ejemplo, durante el cargue y descargue o movilización de animales en pie sobre la vía o cerca de ella). 2. ¿El proyecto está presentando accidentes por el tránsito de animales de compañía? (Por ejemplo, atropellamiento de perros / gatos). ¿El proyecto está presentando accidentes por el tránsito de animales de fauna silvestre? En caso que el proyecto presente accidentes con semovientes, ¿El proyecto cuenta con pasos adecuados para este tipo de animales? ¿El proyecto cuenta con lugares de cargue y descargue de semovientes? ¿El proyecto cuenta con pasos de fauna silvestre u otros mecanismos que permitan el cruce seguro de este tipo de animales?	SÍ
95	Fundación Canaguaro	14	1- Consideramos importante que en el glosario se tenga en cuenta que los animales domésticos y silvestres en las vías pueden ser un peligro para los seres humanos, pero también que en la misma jerarquía, las vías y sus usuarios son un factor de riesgo para la biodiversidad.	Por tratarse de un documento técnico que orienta a los usuarios sobre el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial a los proyectos de infraestructura vial en su texto, no se incluyó la mención a estas definiciones.	NO
96	Fundación Canaguaro	NA	2. Es importante tener en cuenta que en la Orinoquía se pueden atropellar especies silvestres de mediana envergadura, como osos palmeros (40 kg de peso vivo) y chigüires (hasta 70 kg de peso). Dado su peso corporal, una colisión con un ejemplar de estas especies puede generar lesiones graves a una persona, pérdidas vehiculares e incluso la muerte. De igual forma, el oso palmero es una especie amenazada y protegida en nuestro país, por lo que recomendamos que se tengan en cuenta estas variables dentro de los análisis de riesgo, las medidas de prevención y la estructuración de planes viales.	Esta metodología indica el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar ASV / ISV en Colombia a los proyectos de infraestructura vial. La petición realizada por Usted en este punto va más allá del objetivo del documento y por lo tanto, no se encuentra en su alcance el análisis de riesgo, las medidas de prevención y la estructuración de planes viales, sobre el tema de atropellamiento de fauna. Sin embargo, dada su solicitud, se la remitiremos al grupo Interno de Trabajo de la ANSV que está llevando a cabo la formulación del PNSV con el fin que revisen su petición y consideren la posibilidad de inclusión.	NO
97	Lógico & Zoo Fundación	NA	Por lo anterior solicitamos se tengan en cuenta a los animales como usuarios de las vías y de los sistemas de transporte. Se realicen acciones, planes y proyectos que prevengan atropellamientos como principio de la ley 1774 y se consideren a los animales como usuarios vulnerables de las vías.	según las disposiciones contenidas en la Ley 1955 de 2019, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, especialmente el artículo 324, señala que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la participación del Ministerio de Salud y la Protección Social, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio del Interior, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes, formulará la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Esta política establecerá lineamientos en materia de bienestar de animales de granja; animales en situación de calle; animales maltratados; especies silvestres objeto de tráfico ilegal; entre otros, y definirá estrategias, programas y propuestas de normatividad para la protección animal, tales como la formación en tenencia responsable; las campañas de esterilización; la creación de centros territoriales de bienestar, la rehabilitación y asistencia integral de fauna doméstica y silvestre; la sustitución progresiva de vehículos de tracción animal; y el fortalecimiento de la investigación y procesamiento de los delitos contra los animales, con el fin de erradicar en el país toda forma de violencia, crueldad, tráfico y comercio ilegal de animales. Ahora bien el Gobierno Nacional ha adoptado diversas medidas para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Al respecto, es importante indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha realizado diferentes actuaciones en pro de concientizar a los conductores para que manejen con precaución para evitar siniestros viales con animales que, por múltiples factores incluyendo el aislamiento preventivo obligatorio de los ciudadanos, transitan con más frecuencia por las carreteras del país. Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030, no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales, sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales.	NO

Nº	Persona que observa	Pág.	Observación	Respuesta ANSV	¿Se acogió?
98	UPPAA	NA	1. Que los animales (domésticos -no solo animales de compañía sino también animales como las vacas, entre otros- y silvestres) sean considerados usuarios y pasajeros de las vías.	<p>según las disposiciones contenidas en la Ley 1955 de 2019, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, especialmente el artículo 324, señala que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la participación del Ministerio de Salud y la Protección Social, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio del Interior, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes, formulará la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Esta política establecerá lineamientos en materia de bienestar de animales de granja; animales en situación de calle; animales maltratados; especies silvestres objeto de tráfico ilegal; entre otros, y definirá estrategias, programas y propuestas de normatividad para la protección animal, tales como la formación en tenencia responsable; las campañas de esterilización; la creación de centros territoriales de bienestar, la rehabilitación y asistencia integral de fauna doméstica y silvestre; la sustitución progresiva de vehículos de tracción animal; y el fortalecimiento de la investigación y procesamiento de los delitos contra los animales, con el fin de erradicar en el país toda forma de violencia, crueldad, tráfico y comercio ilegal de animales.</p> <p>Ahora bien el Gobierno Nacional ha adoptado diversas medidas para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres.</p> <p>Al respecto, es importante indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha realizado diferentes actuaciones en pro de concientizar a los conductores para a manejen con precaución para evitar siniestros viales con animales que, por múltiples factores incluyendo el aislamiento preventivo obligatorio de los ciudadanos, transitan con más frecuencia por las carreteras del país.</p> <p>Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030 , no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales , sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales.</p>	NO
99	UPPAA	NA	2. Que los animales no humanos sean considerados usuarios vulnerables.	<p>Según las disposiciones contenidas en la Ley 1955 de 2019, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, especialmente el artículo 324, señala que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la participación del Ministerio de Salud y la Protección Social, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio del Interior, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes, formulará la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres. Esta política establecerá lineamientos en materia de bienestar de animales de granja; animales en situación de calle; animales maltratados; especies silvestres objeto de tráfico ilegal; entre otros, y definirá estrategias, programas y propuestas de normatividad para la protección animal, tales como la formación en tenencia responsable; las campañas de esterilización; la creación de centros territoriales de bienestar, la rehabilitación y asistencia integral de fauna doméstica y silvestre; la sustitución progresiva de vehículos de tracción animal; y el fortalecimiento de la investigación y procesamiento de los delitos contra los animales, con el fin de erradicar en el país toda forma de violencia, crueldad, tráfico y comercio ilegal de animales.</p> <p>Ahora bien el Gobierno Nacional ha adoptado diversas medidas para afrontar el problema que representan los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante un enfoque general orientado a reducir el número de traumatismos y defunciones por esos accidentes, por lo que a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su calidad de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, se encuentra en disposición para realizar todas las acciones interinstitucionales y prestar toda la colaboración técnica que se requiera para apoyar a los organismos y entidades públicas encargados de formular la Política Nacional de Protección y Bienestar de Animales Domésticos y Silvestres.</p> <p>Sin embargo, se hace pertinente señalar que los instrumentos jurídicos internacionales que han servido como insumo en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión, entre otros aspectos para posteriormente reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, tales como la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030 , no contemplan de manera específica dentro de los grupos de usuarios vulnerables a los animales , sin embargo se reconocen los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales por lo que desde la ANSV continuaremos trabajando para que los conductores sean conscientes de la importancia de manejar con precaución para evitar siniestros viales con animales.</p> <p>De otra parte, es importante indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha realizado diferentes actuaciones en pro de concientizar a los conductores para a manejen con precaución para evitar siniestros viales con animales que, por múltiples factores incluyendo el aislamiento preventivo obligatorio de los ciudadanos, transitan con más frecuencia por las carreteras del país, como es la circular conjunta No 8000-2-01427 expedida en conjunto con Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a través de la cual se emiten recomendaciones a las autoridades locales, territoriales competentes y los concesionarios viales para prevenir casos de atropellamiento caza y/o muerte de ejemplares de fauna silvestre y la accidentalidad vial durante la cuarentena total, parcial y luego del levantamiento de la misma.</p>	NO
100	UPPAA	NA	3. Que se desarrollen e implementen acciones de prevención vial que incorpore a los animales no humanos.	<p>Esta metodología indica el método, las estrategias y la técnica requerida para realizar ASV / ISV en Colombia en los proyectos de infraestructura vial. La petición realizada por Usted sobre la inclusión de las acciones de prevención que reduzca el atropellamiento de fauna va más allá del objeto del documento y por lo tanto, no se encuentra en su alcance la atención a esta problemática. Sin embargo, dada su solicitud, se la remitiremos al Ministerio de Transporte para que puedan atender su propuesta ante dicha situación.</p>	NO