

# Documento

# Conpes

---

Consejo Nacional de Política Económica y Social  
República de Colombia  
Departamento Nacional de Planeación



**3764**

**CONCEPTO FAVORABLE A LA NACIÓN PARA CONTRATAR UN EMPRÉSTITO EXTERNO CON LA BANCA MULTILATERAL HASTA POR USD 10 MILLONES, O SU EQUIVALENCIA EN OTRAS MONEDAS, DESTINADO A FINANCIAR PARCIALMENTE EL APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

**DNP: DIES, SC, DIFP, OAJ**  
**Ministerio de Transporte**  
**Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

**Versión aprobada**

**Bogotá D.C., Agosto 30 de 2013**

## RESUMEN

Las muertes por accidentes de tránsito son, después de los homicidios (57%), la segunda causa de muerte violenta en Colombia (20%). En el periodo 2000-2011, se registraron más de 69.000 fallecidos y 500.000 lesionados por accidentes de tránsito, y tan sólo en 2011 se presentaron 5.792 víctimas fatales, lo que supuso un incremento del 1,5% frente a 2010, y 40.806 víctimas de lesiones no fatales, que corresponde a un aumento de 3,6% frente al año anterior. Dentro de este grupo de víctimas, los principales grupos vulnerables son los motociclistas, seguidos de peatones y ciclistas con el 34%, 29% y 6% respectivamente.<sup>1</sup>

Lo grave de la problemática señalada exige acciones en el corto y mediano plazo encaminadas a la gestión de la seguridad vial, con las cuales miles de vidas pueden ser salvadas, ahorrándole costos sociales y económicos al país, a partir de la prevención de una morbimortalidad que la experiencia internacional<sup>2</sup> demuestra que puede ser evitada con acciones sencillas de fortalecimiento institucional, coordinación y trabajo interinstitucional, adecuados sistemas de manejo datos y apoyo a las entidades territoriales para la promoción de la seguridad vial.

**Clasificación:** S021

**Palabras Claves:** Seguridad Vial, Gestión de la seguridad vial, morbimortalidad, Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Plan Nacional de Seguridad Vial, Plan de Vigilancia y Control

---

1 Contraloría General de la República, 2012. Informe No.7 de Seguimiento a los resultados de Política Pública de Seguridad Vial en Colombia basado en: Forensis. Muertes y lesiones por accidente de tránsito/Grupo Centro de Referencia Nacional sobre violencia/Sistema de Información de Desaparecidos y Cadáveres/Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas.

2 OMS 2013. Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial; Apoyo al decenio de acción. Pág. 61 (Australia), 97 (Chipre), 112 (Francia), Alemania (116), 205 (España), entre otras.

## CONTENIDO

<b>RESUMEN.....</b>	<b>2</b>
<b>CONTENIDO .....</b>	<b>3</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>2. ANTECEDENTES.....</b>	<b>5</b>
<b>3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.....</b>	<b>8</b>
<b>A. Justificación Técnica</b>	<b>8</b>
<b>B. Justificación económica y social</b>	<b>12</b>
<b>C. Justificación fuente de financiación</b>	<b>15</b>
<b>4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO .....</b>	<b>20</b>
<b>A. Componentes del proyecto</b>	<b>21</b>
<b>i. Fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del Plan Nacional de Seguridad Vial (US\$5,7 millones).</b>	<b>21</b>
<b>ii. Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (US\$2,0 millones).</b>	<b>22</b>
<b>iii. Apoyo en la formulación de Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial. (US\$2,0 millones).</b>	<b>23</b>
<b>B. Costos del Proyecto</b>	<b>23</b>
<b>C. Programación de Desembolsos</b>	<b>24</b>
<b>D. Esquema Institucional</b>	<b>25</b>
<b>E. Indicadores del programa</b>	<b>25</b>
<b>5. RECOMENDACIONES .....</b>	<b>26</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>27</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

En Colombia, la seguridad vial ha sido declarada Política de Estado. El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010 – 2014 “Prosperidad para Todos”<sup>3</sup> la ha incluido como una de sus principales estrategias dentro de su agenda de trabajo<sup>4</sup> y el Congreso de la República de Colombia lo ha adoptado como un tema prioritario. En este contexto, el desarrollo de una institucionalidad para la gestión de la seguridad vial es una de las acciones fundamentales del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016 (PNSV) aprobado por la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras<sup>5</sup> y adoptado mediante la Resolución 1282 de 2012. Asimismo, dentro de la modificación de la estructura del Ministerio de Transporte (MT) adoptada mediante el Decreto 087 de 2011<sup>6</sup>, se creó el Viceministerio de Transporte (VT) con la función, entre otras, de apoyar y hacer seguimiento a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (POLÍTICA).

Para que las anteriores decisiones políticas se materialicen en acciones concretas, que a su vez tengan como resultado la reducción de los altos índices de morbilidad derivada de los traumas asociados al tránsito en el país, se requiere contar con las herramientas necesarias para la eficaz implementación de la POLÍTICA; en este sentido y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2681 de 1993<sup>7</sup>, el presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES – el Concepto favorable a la Nación para contratar un empréstito externo con la Banca Multilateral hasta por USD 10 millones, o su equivalencia en otras monedas, destinado a

---

<sup>3</sup> Expedido mediante la Ley 1450 de 2011

<sup>4</sup> PND. III Crecimiento Sostenible y Competitividad. B. Competitividad y Crecimiento de la Productividad. 2. Infraestructura para la Competitividad.

<sup>5</sup> La Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, (creada mediante Decreto 029 de 2012, modificado por el Decreto 3680 de 2007), está conformada por: el Ministro de Transporte, el Ministro de Interior y de Justicia, el Ministro de Defensa, el Ministro de Educación, el Ministro de la Protección Social, el Director del Instituto Nacional de Vías, el Gerente del Instituto Nacional de Concesiones (ahora Agencia Nacional de Infraestructura), y tiene dentro de sus funciones: “Aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial”.

<sup>6</sup> Decreto 087 de 2011 por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.

<sup>7</sup> Por el cual se reglamenta parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y convexas y la contratación directa de las mismas.

financiar parcialmente el apoyo a la implementación de la política nacional de seguridad vial.

Finalmente, debe señalarse que esta operación se ajusta a los criterios de política fiscal señalados en el CONFIS, que se encuentra de acuerdo al Marco de Gasto de Mediano Plazo (MGMP) del Ministerio de Transporte y con la Ley 1593 de 2012.

## **2. ANTECEDENTES**

En la última década, Colombia ha realizado acciones importantes dirigidas a fortalecer el marco normativo, institucional y de política para la seguridad vial. La Ley 769 de 2002<sup>8</sup> otorga al MT la responsabilidad de elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) con el fin de disminuir la accidentalidad en el país y servir de base para el desarrollo de planes a nivel regional y local. Con fundamento en dicha Ley, se adoptó el PNSV 2004–2008, cuya vigencia se amplió hasta 2010.

Posteriormente, el Gobierno Nacional a través del PND, estableció como prioridad la formulación del PNSV 2011–2016<sup>9</sup>, que tiene como objetivo la reducción del número de víctimas fatales por accidentes viales, basado en la articulación de un conjunto de lineamientos de política estratégicos, a través de los diferentes actores con eficiencia en el uso de los recursos disponibles. Desde su elaboración en 2011, el Gobierno Nacional ha trabajado en el desarrollo de un plan de acción para su implementación y en las principales acciones que de él se derivan.

En este marco, en los últimos años el MT ha liderado acciones relacionadas con la gestión de la seguridad vial, entre las cuales cabe destacar: i) la promoción de los Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte, llevada a cabo con el apoyo del Departamento Nacional de Planeación (DNP); ii) la implementación del Registro Único Nacional de Tránsito; iii) la reglamentación del proceso para la expedición de las licencias de

---

<sup>8</sup> Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

<sup>9</sup> Bases del PND 2010-2014. Documento Técnico 1 (Pág. 149)

conducción; iv) el diagnóstico de puntos críticos de accidentalidad de 11.500 km de la red vial nacional<sup>10 11</sup>; y v) la definición de reglamentos técnicos de carrocerías de vehículos de servicio público y de dispositivos de seguridad para vehículos.

Adicionalmente, el VT tiene dentro de sus funciones<sup>12</sup>, entre otras: i) la coordinación sectorial e intersectorial, tanto a nivel nacional como con las entidades territoriales y el sector privado, en lo relacionado con la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con los servicios de transporte y tránsito, y de seguridad vial; ii) el cumplimiento de las funciones asignadas a la Dirección de Transporte y Tránsito; y iii) la coordinación con las entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con los servicios de transporte y tránsito, la seguridad vial, así como la planeación, ejecución y seguimiento de los sistemas de movilidad urbana cofinanciados por el Gobierno Nacional.

En este contexto, el VT se encuentra en proceso de creación de la Unidad de Seguridad Vial (USV), que desarrollará las funciones de apoyo y seguimiento a la implementación de la POLÍTICA y de articulación de la interinstitucionalidad en materia de seguridad vial, a través del: i) fortalecimiento de la institucionalidad del MT; ii) la implementación y operación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV); y iii) el asesoramiento: a) a las Direcciones Territoriales del MT para una adecuada gestión de la seguridad vial; y b) a las entidades territoriales en la elaboración de estrategias y de sus planes locales de seguridad vial. Entre sus atribuciones, como parte del VT, estará igualmente su participación en la preparación y ejecución de operaciones de instituciones financieras internacionales.

---

10 Resolución 1283 del 30 de marzo de 2012”Por la cual se crea el Comité de Seguimiento y Evaluación de la implementación del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras en Colombia (Proyecto IRAP – Colombia), en virtud del Convenio de Cooperación y Asistencia Técnica, suscrito por la Corporación Civil para la Administración del Fondo de Prevención Vial y el International Road Assessment Programme (IRAP).

11 Proyecto IRAP Colombia: carreteras para proteger la integridad y la vida (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2012)

12 De acuerdo con lo establecido en el Decreto 087 de 2011 por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.

Por otra parte, con respecto al manejo de la información sobre la accidentalidad vial, el País cuenta con una importante cantidad de ésta en el orden nacional, la cual es generada por una diversidad de actores que no operan de manera coordinada<sup>13</sup>; lo que se traduce en una gran dispersión en la calidad de los datos, heterogeneidad en los mismos, así como un importante nivel de subregistro de los datos, aunque también posibles duplicaciones de información; situación que impacta de manera negativa en el diagnóstico objetivo de la magnitud y la causalidad de los accidentes y, en consecuencia, en la planificación y ejecución de acciones efectivas en materia de seguridad vial, tanto a nivel local como nacional.

En lo relativo al procesamiento de la información, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) dispone de aquella relacionada con lesionados y víctimas mortales por causa de siniestros de tránsito, pero se trata de información sobre las personas, no sobre los accidentes. Por su parte, la Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV) realiza análisis estadísticos y publica el Anuario Estadístico de Accidentalidad Vial con información procesada, a partir del análisis de las bases de datos a cargo del Ministerio de Transporte, que consolida la información de las Autoridades de Tránsito territoriales y de carreteras, y de la información INMLCF, y aunque ambos se alimentan de los IPAT, sus datos en algunos casos no coinciden. Por su parte el Departamento Nacional de Estadística (DANE), como entidad responsable del procesamiento, análisis y difusión de las estadísticas oficiales de Colombia, cuenta con la información que puede considerarse más fiable, no obstante, el registro, depuración y validación de la misma, en este caso la relacionada con accidentalidad vial, se presenta con dos años de rezago, en cada periodo, lo que no permite un seguimiento y evaluación al corto plazo de las acciones y políticas emprendidas.

---

<sup>13</sup> El Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, RENAT, creado en 2006, se alimenta con los datos suministrados por todos los organismos de tránsito y las policías de tránsito. El IPAT es el Informe Policial de Accidentes de Tránsito; la Policía Nacional, además de diligenciarlo en las carreteras nacionales y departamentales que vigila, introduce los datos en el RENAT. En las vías municipales el IPAT es diligenciado por los guardas, o la Policía Nacional si hay convenio, y es el municipio el que los introduce en el RENAT. El sistema de comunicación no funciona con la corrección que sería deseable, y no se tiene la certeza de que lleguen a diligenciarse los IPAT de todos los accidentes con víctimas o de si todos los formularios acaban introduciéndose en el RENAT.. (Riu & Ferrer, 2012).

En razón a lo anterior, el Gobierno Nacional, en cabeza del VT, pretende desarrollar la implementación del ONSV, como mecanismo para optimizar el proceso de obtención y consolidación de la información sobre accidentalidad vial.

Por último, a nivel regional y local donde la problemática de accidentalidad adquiere mayor relevancia<sup>14</sup>, se destaca la ausencia de: i) un diagnóstico objetivo de la causalidad de accidentes; ii) una estrategia y planes de acción específicos de acuerdo con el diagnóstico realizado; y iii) una estructura institucional mínima responsable de formular e implementar los planes de seguridad vial. En este contexto, la estrategia del Gobierno en el PNSV 2011 - 2016 incluye el apoyo a los entes territoriales en cuanto a la elaboración e implementación de sus planes de seguridad vial, a través del desarrollo de estudios de diagnóstico local y regional, la elaboración de metodologías específicas para la estructuración de dichos planes y la realización de actividades de asesoría y acompañamiento técnico para su definición e implementación, enfocándose en aquellas regiones o ciudades donde se presentan los mayores niveles de accidentalidad.

### **3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

#### **A. Justificación Técnica**

Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen en el mundo como consecuencia de los accidentes en las vías y otros 50 millones sufren traumatismos. De otra parte, los países de ingresos bajos y medios tienen tasas de letalidad por accidentes de tránsito alrededor de 21,5 muertos por cada 100,000 habitantes, mientras que en los países de ingresos altos la tasa es de 10,3 por cada 100,000 habitantes. Más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponden a países de ingresos bajos y medios, que sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo. Los traumatismos relacionados con el tránsito son un problema de salud pública y están

---

<sup>14</sup> Las zonas urbanas concentraron el 67% de los fallecidos y el 87% de los lesionados en accidentes de tránsito Colombia, durante 2011 (Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2012), y en 2012, el 64,1% de las muertes por accidentes de tránsito en Colombia se dieron en zonas urbanas. (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2013)



relacionados con el nivel de desarrollo de las regiones (Organización Mundial de la Salud, 2009, pág. 12)

Aunque en muchos países de ingresos altos las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito se han estabilizado o han disminuido en los últimos decenios, los datos disponibles llevan a pensar que en la mayoría de las regiones del mundo están aumentando producto del rápido incremento en la motorización y de la insuficiencia de las actividades de prevención. Se ha estimado que, a menos que se tomen medidas inmediatas, las muertes en las vías aumentarán hasta convertirse en la quinta causa de muerte para 2030, con unos 2,4 millones de defunciones anuales. (Organización Mundial de la Salud, 2009, pág. 2)

De otra parte, por cada víctima mortal por accidentes de tránsito, por lo menos 20 personas sufren lesiones no mortales. Una proporción significativa de los pacientes que sufren una lesión por accidente de tránsito incurren en incapacidad permanente, por medio de la amputación, lesiones en la cabeza o lesión de la médula espinal. Sin embargo, los datos sobre el número de personas que incurren en una incapacidad permanente como resultado de estos accidentes no están bien documentados – estando en un rango que va de menos del 1% en algunos países (por ejemplo, Croacia, México y la Federación de Rusia) hasta el 25% en Polonia, con un promedio alrededor del 5% en general. (Organización Mundial de la Salud, 2013, pág. 7 y 8)

La atención prestada por las instancias normativas y las instituciones financiadoras a esta epidemia, no guarda proporción con la carga de morbilidad asociada a los traumatismos causados por el tránsito. Con el fin de facilitar los esfuerzos necesarios para reforzar las medidas de sensibilización y dar más prioridad a la seguridad vial en las agendas políticas y del desarrollo, así como para garantizar la financiación a largo plazo que requiere una inversión sostenida en la seguridad vial, es preciso manejar cifras fiables sobre la magnitud del problema, mejorar la vigilancia de las tendencias mundiales y

regionales, e identificar los vacíos existentes en las actividades necesarias a nivel nacional, regional e internacional<sup>15</sup>.

En este sentido, en la Resolución 64/255<sup>16</sup> de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. En consecuencia se plantean estrategias para las instituciones, las personas, los vehículos, la infraestructura y la atención de víctimas, a través de un documento de orientación que puede ser adaptado a las necesidades de los países, que facilita la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020<sup>17</sup>.

Finalmente, las experiencias internacionales exitosas como la española o argentina muestran la coincidencia de la implementación de diferentes estrategias en seguridad vial con la reducción de las tasa de morbimortalidad asociada al tránsito.<sup>18</sup>

En Colombia, los traumas relacionados con el tránsito son la segunda causa de muerte violenta<sup>19</sup>, por lo tanto, se requieren acciones que intervengan la creciente presentación del problema. Por ello, el Gobierno Nacional en el PND declara la seguridad vial como una política que debe trascender los planes y programas de un período de gobierno. Dicha política es consecuente con el mandato constitucional y legal que tiene el Estado, a través del MT, de garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad con articulación interinstitucional tanto del sector público como privado.

---

15 World health statistics 2008. Geneva: World Health Organization; 2008. Available from: [http://www.who.int/whosis/whostat/EN\\_WHS08\\_Full.pdf](http://www.who.int/whosis/whostat/EN_WHS08_Full.pdf) [accessed on 8 September 2009].

16 Resolución 64/255, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Naciones Unidas.

17 Ibid.

18 Road Safety Annual Report 2011. International Transport Forum. Casos España y Argentina.

19 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Forensis 2009- Lesiones de Causa Externa, página 13

El diagnóstico del PND indica que para el año 2009, en Colombia se presentaron 5.634 muertos y más de 135.000 heridos de gravedad en accidentes de tránsito. Cerca del 70% de las muertes ocurrieron dentro de perímetros urbanos y el resto en carreteras. La tasa de muertos por cada 10.000 vehículos en el 2009 fue 9,6, mientras que México tiene una tasa de 8,5, Chile 8,1 y España 1,3. Se estima que para 2020 el país incrementará su parque de vehículos particulares en un 54% y el de motos en un 152% reflejando la necesidad de aunar esfuerzos en materia de política de seguridad vial en el país. En la actualidad, la accidentalidad vial es la primera causa de muerte en niños entre los 5 y 14 años, por encima de cualquier enfermedad; y la segunda causa de muerte en adultos entre los 15 y 44 años de edad. Es particularmente crítico el incremento en los últimos años de la mortalidad de los usuarios de las vías más vulnerables, como son peatones, ciclistas y motociclistas. Los pagos en siniestros del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por accidentes en motocicletas representan más del 70% del total de pagos de siniestros del SOAT en todo tipo de vehículos. Se estima que los costos asociados a la accidentalidad vial, en un país de ingresos medios como Colombia, pueden ser equivalentes al 3% del PIB.<sup>20</sup>

Bajo el anterior panorama, la estrategia de la política en seguridad vial establecida por el Gobierno Nacional en el PND se orientó a enfatizar en las siguientes tres acciones: “(...) 1- *Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios.* “2- *Equipo y vehículos para una movilidad segura.* “3- *Comportamiento de los usuarios*”

En consecuencia, el MT lideró y elaboró el PNSV 2011- 2016, en el que a través de la definición de lineamientos de política pública, busca disminuir la accidentalidad vial en el país y generar una cultura hacia una seguridad vial con responsabilidad, así como también mejorar la eficiencia de las intervenciones de las Autoridades de tránsito y transporte, y promover la implementación de planes locales y regionales de seguridad vial.

---

<sup>20</sup> (Departamento Nacional de Planeación, 2010)

Para lograr el cumplimiento de estos objetivos, se requiere disponer de una sólida institucionalidad, tanto a nivel nacional como local, al frente del diseño y ejecución de las diferentes estrategias en materia de seguridad vial; calidad en la toma y procesamiento de la información que permita planificar y medir el desempeño de las acciones emprendidas; y apoyo a los territorios para la gestión de sus propios planes en torno a la seguridad vial, así como un eficiente manejo de los recursos, condición para el éxito de la misma.

## **B. Justificación económica y social**

La evaluación económica para este proyecto se calculó con base en la relación beneficio/costo estimada de acuerdo con la duración del mismo.<sup>21</sup> (2013-2017).

En este orden de ideas, los beneficios del Proyecto se medirán por el ahorro en las pérdidas de vida o las lesiones asociadas al tránsito; no obstante, las intervenciones en seguridad vial traen consigo otros beneficios, en términos de los costos que se ahorran<sup>22</sup> para la sociedad en su conjunto, de difícil cuantificación. Los costos directos del Proyecto se relacionan directamente con el valor del préstamo.

Para evaluar los costos de los traumatismos asociados al tránsito existen metodologías ampliamente utilizadas como los métodos del costo de la enfermedad y la valoración del año de vida estadístico (VSLY).<sup>23</sup> El método de costo de la enfermedad valora los impactos más tangibles producidos por los traumas relacionados en tránsito e incluye los costos médicos directos, funerarios y legales, entre otros. Adicionalmente, se incluyen algunos costos indirectos asociados con la muerte prematura tales como la pérdida de los ingresos potenciales a percibir, pero no cuantifica los ingresos de las personas que no se encuentran insertas en el mercado laboral, ni tiene en cuenta los costos emocionales de las familias e individuos que se vieron afectados por este tipo de eventos.

<sup>21</sup> La evaluación se realizó asumiendo únicamente reducción de la accidentalidad a partir de 2014, aun cuando se tiene previsto que el Proyecto empiece en 2013.

<sup>22</sup> Costos de atención y rehabilitación en salud y la carga de enfermedad; costos de los procesos judiciales asociados a la investigación de los eventos de tránsito; costos funerarios; reclamaciones por seguros; costos por el daño a la propiedad; costos relacionados con el cuidado extrahospitalario de las víctimas; probabilidad de generación de familias disfuncionales por la ausencia de uno o ambos padres u otro miembro de la familia nuclear; y afectación sobre la salud mental y producción de estrés postrauma.

<sup>23</sup> Por sus siglas en inglés (Value of Statistical Life Year).

El método VSLY asume que el valor económico para un país de la pérdida de un año de vida es igual o equivalente al valor del trabajo producido por una persona durante ese año, más los costos intangibles. Existe evidencia empírica que demuestra que el valor de una vida estadística (VSL) se relaciona con el PIB per cápita más un factor de corrección para incluir el valor de los costos intangibles.

Para la estimación de beneficios, se sigue el trabajo de Bhalla (2013)<sup>24</sup>, quien aplica diversas aproximaciones de estimación dentro del marco de referencia del VSLY. Para los propósitos de este trabajo se ha seleccionado la propuesta de estimación conservadora de Cropper y Sahin (2009)<sup>25</sup>, aplicada a países en desarrollo. Cropper y Sahin (2009) muestran que el VSLY equivale a 80 veces el PIB per cápita y para lesiones es 17 veces el PIB per cápita. En este estudio, la estimación del VSLY asume que los años que faltaron por vivir a cada víctima, también conocido como la esperanza de vida remanente, equivalen a 38 años.

Con relación a la estimación de años de vida perdidos, Bhalla (2013) tomó como referencia las estadísticas de traumatismos (muertes y lesionados) de tránsito en Colombia para 2007<sup>26</sup>, según los datos del INMLCF desagregados por sexo y grupo etario y convirtió dichas estadísticas en años de vida perdida (YLL)<sup>27</sup>, asumiendo una esperanza de vida de 80 años para los hombres y 82 para las mujeres. Para la estimación de los años de vida perdidos equivalentes como consecuencia de lesiones en tránsito (YLD)<sup>28</sup>, el autor se basó en encuestas y registros de los hospitales. En este sentido se estima que el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía pierden totalmente su forma de vida habitual, en consecuencia se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida.

---

24 Bhalla, K. 2013. "Cost of road injuries in Latin America." Estudio financiado por el BID. Investigación en desarrollo.

25 Cropper, M. y S. Sahin. 2009. "Valuing mortality and morbidity in the context of disaster risk." Word Bank Policy Research Working Paper No. 4832.

26 Se tomó como base el 2007, dado que fue el último año para el cual se contó con una base completa de accidentabilidad con todos los factores evaluados por el autor.

27 El índice YLL (Years of Life Lost) está basado en las estimaciones tomadas para Colombia, producidas como parte del estudio "Global Burden of Disease Study (GBD-2010)" de la OMS.

28 El índice YLD (Years of Life Lost due to Disability) está basado igualmente en las estimaciones tomadas para Colombia, producidas como parte del estudio "Global Burden of Disease Study (GBD-2010)." de la OMS.

Como conclusión de ese estudio, se encontró que los traumas derivados del tránsito le cuestan al país cerca de USD 11.370 millones al año, por lo tanto y bajo el supuesto que la morbilidad se mantendrá estable en los siguientes cuatro años, si no se realizan intervenciones en seguridad vial<sup>29</sup>, se perderán alrededor de USD 45.480 millones.

Al contrario, de las intervenciones en seguridad vial que se realicen en virtud de la ejecución del Proyecto, en cada uno de sus tres componentes, se espera una reducción promedio anual del 3% en los índices de morbilidad<sup>30</sup>, esto significaría que en los próximos cuatro años se ahorrarían aproximadamente USD 1.360 millones, en costos derivados de los traumas en tránsito, monto de ahorro que se encuentra muy por encima de los USD 10 millones que se estiman para ejecutar el Proyecto.

Específicamente, la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial permitirá identificar y seleccionar un sistema de indicadores de seguridad vial, las categorías de análisis y los mecanismos de seguimiento tanto a las Políticas Públicas como a los resultados obtenidos en la aplicación de las medidas propuestas, aportando valiosa información para el diagnóstico de la magnitud y la causalidad de los accidentes y, por ende, brindará herramientas para una mejor planificación y ejecución de acciones efectivas en materia de seguridad vial, tanto a nivel local como nacional.

En conclusión, el apoyo a la consolidación de la política nacional de seguridad vial, se verá reflejado en la reducción del número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito, así como en el posicionamiento de la seguridad vial como una actividad permanente, prioritaria e indispensable.

---

<sup>29</sup> Entre 2003 y 2011, la mortalidad por siniestros de tránsito se ha mantenido en un rango estable (entre 5.400 y 5.700 muertes), al igual que el número de lesiones por accidente de tránsito (entre 36.000 y 40.000) (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2012, pág. 271), razón por la cual, para efectos de la valoración que se presenta, es factible asumir que el costo asociado a la morbilidad por accidentes de tránsito, seguirá manteniéndose dentro de ese rango si no se toman medidas para prevenirla.

<sup>30</sup> Con la implementación del Proyecto, se espera una reducción de la morbilidad de 21% a 2020 en relación a la línea base (Ver Anexo No. 1 Matriz de Indicadores), por lo que para la evaluación económica se asumió una reducción promedio del 3% anual para el periodo comprendido entre 2014 y 2017.

### C. Justificación fuente de financiación

Para el período 2013 se identificaron las siguientes fuentes de recursos para el financiamiento del déficit del Gobierno Nacional de Colombia (GNC) y los gastos asociados.

**Tabla 1** Ingresos Totales del GNC

CONCEPTO	(\$ mm)		(% PIB)		Crec. (%)
	2012*	2013*	2012*	2013*	2013/2012
<b>Ingresos Totales</b>	106.897	117.581	16.1	16.3	10.0
Ingresos Corrientes	96.172	100.802	14.5	14	4.8
Ingresos Tributarios	94.976	100.283	14.3	13.9	5.6
Adm. Por la DIAN - Internos					
**	77.589	81.810	11.7	11.3	5.4
Adm. Por la DIAN - Externos	15.477	16.652	2.3	2.3	7.6
Resto Tributarios	1.909	1.820	0.3	0.3	-4.7
Ingresos Tributarios	1.197	519	0.2	0.1	-56.5
<b>Fondos Especiales</b>	<b>1.459</b>	<b>1.663</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>	<b>14</b>
<b>Ingresos de Capital</b>	<b>9.266</b>	<b>15.117</b>	<b>1.4</b>	<b>2.1</b>	<b>63.1</b>
Rendimientos Financieros	1.025	657	0.2	0.1	-35.9
Excedentes de Empresas	7.991	12.811	1.2	1.8	60.3
Otros	250	1.648	0.0	0.2	-

\*Cifras preliminares

\*\*Recaudo interno incluye impacto neto de la reforma tributario de 2012

Fuente Dirección General de Política Macroeconómica (DGPM) –Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP).

Febrero 2013

Conforme a las cifras presentadas en la Tabla 1, se proyecta que los ingresos totales del GNC para el año 2013 asciendan a \$117.581 mm, de los cuales \$100.283 mm provendrían del recaudo tributario, y \$15.117 mm corresponderían a recursos de capital. Adicionalmente se esperan ingresos por \$1.663 mm por fondos especiales, y \$519 mm por ingresos no tributarios como multas y contribuciones.

Ahora bien, con respecto al gasto del GNC, presentado en la Tabla 2, se proyecta que este ascenderá a \$135.247 mm, dentro de los cuales está el pago de intereses de deuda por \$18.794 mm, gastos de funcionamiento por \$92.522 mm, y una inversión por \$23.785 mm y préstamo neto por \$146 mm.

Así, cerca del 51% de estos gastos se destina a la atención de las obligaciones, en particular al pago de intereses de deuda, transferencias a las regiones a través del SGP, y las transferencias para el pago del pasivo pensional.

**Tabla 2 Gastos Totales del GNC**

CONCEPTO	(\$ mm)		(% PIB)		Crec. (%)
	2012*	2013*	2012*	2013*	2013/2012
<b>Gastos Totales</b>	122.977	135.247	18.5	18.7	10.0
Gastos Corrientes	103.561	111.316	15.6	15.4	7.5
Intereses	17.129	18.794	2.6	2.6	9.7
Funcionamiento **	86.431	92.522	13.0	12.8	7.0
Servicios Personales	14.351	15.436	2.2	2.1	7.6
Transferencias	66.768	71.470	10.1	9.9	7.0
SGP	25.127	27.305	3.8	3.8	8.7
Pensiones	23.964	23.960	3.6	3.3	0.0
Otras Transferencias	17.678	20.205	2.7	2.8	14.3
Gastos Generales	5.312	5.616	0.8	0.8	5.7
<b>Inversión*</b>	<b>19.291</b>	<b>23.785</b>	<b>2.9</b>	<b>3.3</b>	<b>23.3</b>
<b>Préstamo Neto</b>	<b>125</b>	<b>146</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>16.5</b>

\*Cifras preliminares

\*\*Gastos de Funcionamiento e Inversión incluyen pagos y deuda flotante

Fuente DGPM – MHCP. Febrero 2013

Teniendo en cuenta lo anterior, y de acuerdo con el ajuste realizado al Plan Financiero actual<sup>31</sup>, el total de recursos requeridos por parte de la Nación en 2013 asciende a \$40.317 mm, de los cuales hay un déficit por financiar por \$17.427 mm tal y como se muestra en la Tabla 3.

<sup>31</sup> Actualizado a través de comunicado de prensa 010 emitido por el MHCP en febrero de 2013



**Tabla 3 Fuentes y Usos del Financiamiento del GNC**

FUENTES		Nuevo PF 40.317	USOS	\$mm	Nuevo PF 40.317
<b>Desembolsos</b>		<b>34.690</b>	<b>Déficit a financiar</b>		<b>17.427</b>
Externos		4.680	De los cuales:		
Bonos*		2.880	Intereses Externos (US\$		3.872
<b>Multilaterales y Otros</b>		<b>1.800</b>	2.131 mill)		
<b>Internos</b>		<b>30.010</b>	Intereses Internos		13.696
<b>TES</b>		<b>30.000</b>			
Convenidas		3.000			
Subastas		23.000	<b>Amortizaciones</b>		<b>21.260</b>
Forzosos		4.000	Externas (US\$ 1.910		
<b>Otros</b>		<b>10</b>	mill.)		2.717
<b>Deuda Flotante</b>		<b>475</b>	Internas		18.543
<b>Ajustes por Causación</b>		<b>122</b>	<b>Pérdidas BanRep</b>		<b>528</b>
<b>Disponibilidad Inicial</b>		<b>2.030</b>	<b>Amortizaciones TCO</b>		<b>202</b>
En dólares (US\$ 811 mill.)		1.461	<b>Operaciones de Tesorería</b>		<b>235</b>
En pesos		569	<b>Disponibilidad Final</b>		<b>665</b>
<b>Otros Ingresos</b>		<b>3.000</b>	En pesos		393
			En dólares		272

Fuente: MHCP – Comunicado de Prensa 010 – 13 de Febrero de 2013 – Revisión Plan Financiero

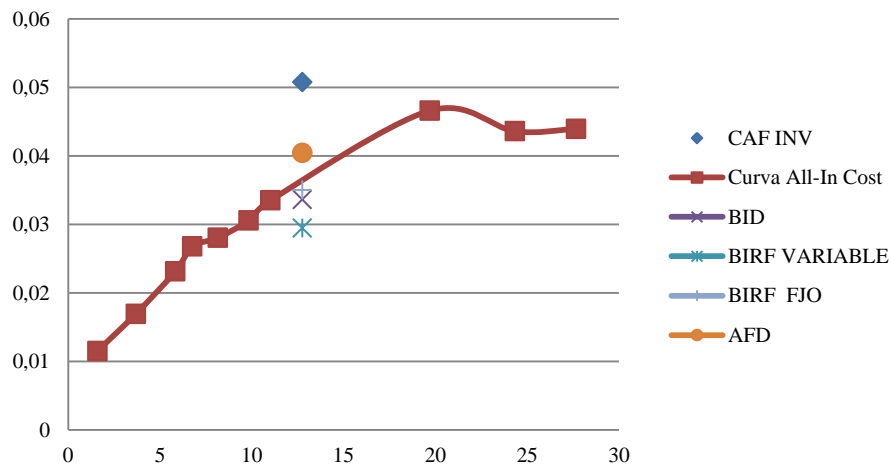
En el Plan Financiero actualizado para 2013, se observa que para cubrir el déficit del GNC se prevén recursos externos por \$4.680 mm, de los cuales \$2.880 mm provendrían de la colocación de bonos y \$1800 mm de desembolsos de la Banca Multilateral, estos correspondientes a operaciones de crédito de libre destinación<sup>32</sup> y a operaciones de crédito

<sup>32</sup> Operaciones que financian la caja de la Nación

de destinación específica<sup>33</sup> en ejecución o en preparación, como lo es la presente operación a consideración del Conpes.

Es importante mencionar que cuando se habla de recursos de crédito externo, las condiciones referenciales son las de los bonos, las cuales se presentan en la siguiente gráfica:

**Gráfica 1 Comparativo fondeo Bonos vs Multilaterales**



Fuente: MHCP. Febrero de 2013

En la gráfica, se observa que el financiamiento del BID y el BIRF se encuentran por debajo de la curva de bonos, representando una ventaja financiera frente al costo de fondeo que podría obtenerse si se realizará como opción alternativa una emisión de bonos externos con similar vida media del préstamo.

Así entonces, la Banca Multilateral para este caso en específico, se encuentra 67 puntos por debajo del fondeo obtenido por la vía de una emisión de bonos, lo que evidencia la conveniencia financiera de utilizar dicha fuente para esta operación, así como su correspondencia con las alternativas de financiamiento que presenta el Plan Financiero definido por MHCP para 2013.

<sup>33</sup> Operaciones que financian total o parcialmente proyectos de inversión

Adicionalmente a las condiciones financieras se debe tener en cuenta la provisión de asistencia técnica durante la concepción, la preparación, el desarrollo y la evaluación de la operación de crédito, así como el valor agregado que genera la Banca en cuanto a la utilización de herramientas de gestión por resultados durante la vida del Proyecto.

Específicamente para la operación de “La implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial” la Banca Multilateral ha financiado estudios y consultorías en materia de seguridad vial como: i) el estudio “Fortalecimiento de la Seguridad Vial en el Transporte Urbano: El caso de Bogotá”, Universidad de Los Andes, 2010; ii) la consultoría para la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, 2011; iii) el acompañamiento en la elaboración del Plan Regional de Seguridad Vial del Valle del Cauca y Cali, 2012; iv) el estudio para la estructuración del Observatorio de Seguridad Vial departamental del Valle del Cauca, 2011; v) la consultoría de apoyo al Ministerio de Transporte (MT) “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción”, 2012; vi) la Consultoría para la Implementación del Observatorio de Movilidad Urbana (Componente: Seguridad Vial y Comportamiento Ciudadano Relacionado con los Peatones y Ciclistas), Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría de Movilidad), 2006.

Consecuentemente, este Proyecto contribuye con una de las prioridades sectoriales de la estrategia de apoyo al país de la Banca Multilateral, relacionada con las alianzas estratégicas con gobiernos e instituciones públicas y privadas en: i) fortalecer las capacidades técnicas e institucionales de los países de la región en materia de seguridad vial; ii) movilizar recursos a través del financiamiento de operaciones de transporte que incorporen el componente de seguridad vial; y iii) promover el conocimiento y una cultura de responsabilidad vial y de buenas prácticas en seguridad vial. Desde el lanzamiento de su Estrategia de Seguridad Vial en 2010, la Banca Multilateral trabaja para fomentar el diálogo intersectorial de los organismos involucrados para posicionar a la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los países de la Región, con el objetivo último de reducir el número de víctimas fatales y lesionados.

Finalmente la Banca forma parte del Comité de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, con el cual se estableció el compromiso de implementar programas y actividades para reducir las fatalidades en los distintos países del mundo. Esta operación utilizará el conocimiento aprendido de otros países de la región y las experiencias internacionales de estándares de seguridad vial promovidos por la Banca Multilateral, para acompañar al Gobierno de Colombia en su proceso de fortalecimiento institucional en materia de seguridad vial.

En este sentido, la implementación de la Política exige acciones en el corto y mediano plazo, para cuya implementación es fundamental el acompañamiento que brinda la Banca Multilateral dado el avance comprobado que ha tenido a nivel mundial en el desarrollo exitoso de estrategias en este tema, por su amplia experiencia; es así como por ejemplo, el BID , ha sido aliado estratégico en las experiencias latinoamericanas que han desarrollado de manera exitosa una reforma a la política pública en esta materia, con el caso emblemático de Argentina. Teniendo en cuenta que en Colombia no ha habido suficiente desarrollo institucional y concreto en esta materia, se hace prioritario el apoyo de expertos y experiencias internacionales que han demostrado y comprobado un desarrollo satisfactorio.

Es por todo lo anterior que la Banca Multilateral se constituye no solamente en una alternativa financieramente atractiva y justificada, sino también en una fuente estratégica que incorpora sus mejores prácticas para beneficio del Proyecto en los aspectos técnicos, desde su estructuración hasta su implementación y seguimiento.

#### **4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

El programa que se pretende financiar tiene como objetivo el apoyo a la consolidación de la política nacional de seguridad vial cuyo fin ulterior será la reducción en el número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito, a través de: i) Fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV; ii) Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial; iii) Apoyo en la formulación de Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial. El programa financiará acciones por un

monto de hasta USD10 millones, a partir de la vigencia 2013 en los siguientes tres componentes:

**A. Componentes del proyecto**

**i. Apoyo a la implementación y socialización del Plan Nacional de Seguridad Vial (US\$ 4,7 millones).**

El objetivo de este componente es apoyar la gestión e implementación de la política pública de seguridad vial a través de la estructuración e implementación de las acciones prioritarias del PNSV<sup>34</sup>, y su interrelación e interoperabilidad con otros ministerios y entidades del gobierno y del sector privado.

Este componente financiará específicamente

- i) Las acciones prioritarias del PNSV enfocadas a los grupos vulnerables, entre otras, así: a) la revisión, definición, estructuración e implementación de un proceso reglamentado de realización de pruebas para la obtención de la licencia de conducción; b) el apoyo a la formulación de programas de educación en seguridad vial, en coordinación con el Ministerio de Educación Nacional; c) la elaboración, definición e implementación de una estrategia de comunicación del PNSV, orientada a la concientización social; d) la formulación de programas para la atención a víctimas, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social; y e) la elaboración y apoyo en la implementación de un Plan de Vigilancia y Control en seguridad vial que refuerce la actuación de la Policía de Tránsito, realizando seguimiento permanente de las infracciones, así como un plan anual de campañas de vigilancia y control policial, y planes de comunicación específicos para este propósito.. Vale la pena señalar que, en concordancia con las competencias y responsabilidades específicas de cada Ministerio, consagradas en el PNSV 2011-2016, el MT ha venido desarrollando acciones de articulación con los

---

<sup>34</sup> (Riu & Ferrer, 2012) Informe II. Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la Propuesta de Plan de Acción. Acciones imprescindibles.

mismos, a través de mesas de trabajo con la participación de los delegados de cada una de estas entidades.

- ii) Apoyo al fortalecimiento institucional y socialización a nivel nacional y regional de las acciones prioritarias para la gestión de la seguridad vial,
- iii) La administración del Proyecto que comprende las actividades de apoyo y gestión para su ejecución

**ii. Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (US\$2,0 millones).**

El objetivo de este componente es apoyar la implementación de una estructura que centralice un sistema eficiente y confiable de compilación y procesamiento de la información, que permita la planificación, evaluación y monitoreo de las acciones de política, estrategias, y planes de acción en seguridad vial, así como la promoción de la investigación en este campo. En Colombia, pese a los grandes esfuerzos que se han realizado para enfrentar el problema, algunos indicadores señalan la persistencia de condiciones que perpetúan la inseguridad vial, por ello, se deben hacer esfuerzos para fortalecer las políticas públicas e impulsar el desarrollo de acciones que impacten más directamente la situación de morbilidad derivada del tránsito. En este sentido, el ONSV será creado con el objeto de identificar y seleccionar un sistema de indicadores de Seguridad Vial, categorías de análisis y mecanismos de seguimiento a las Políticas Públicas, para disponer de herramientas para fortalecer las políticas, los planes, los programas, las normas y la jurisprudencia para el mejoramiento de la situación de la Seguridad Vial en Colombia.

A través de este componente se financiarán las siguientes actividades: i) la definición e implementación de la estructura institucional base del ONSV, que será incluida dentro del MT durante la ejecución del programa, sus funciones y procesos, así como los recursos humanos y material técnico especializado para su puesta en marcha y operatividad; ii) la definición de las líneas estratégicas de actuación del ONSV, en cuanto a gestión del conocimiento, investigación e identificación y selección de indicadores de seguridad vial;

iii) la gestión del acceso a bases de datos de distintas fuentes, explotación homogénea de la información y definición de instrumentos de producción propia de datos; iv) el montaje de una plataforma informática y de un sistema de información seguro y robusto; v) la definición y consolidación de alianzas estratégicas de carácter interinstitucional e intersectorial con el conjunto de actores de la seguridad vial en el país, en cuanto a manejo homogéneo de información y líneas de investigación relacionadas con el factor humano, vehicular, infraestructura, etc.; vi) el desarrollo e implementación de metodologías para la evaluación y monitoreo del efecto e impacto de la política y planes de acción en seguridad vial; y vii) la realización de consultorías técnicas especializadas para apoyar las diversas actividades del ONSV.

**iii. Apoyo en la formulación de Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.  
(US\$3,0 millones).**

El objetivo de este componente es contribuir con la consolidación de la política nacional de seguridad vial, a través de consultorías para el desarrollo de metodologías y de la asesoría técnica a la formulación de los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) y Planes Regionales de Seguridad Vial (PRSV). En particular, este componente financiará, entre otras actividades: i) el desarrollo de metodologías específicas que sirvan de insumo a las entidades locales en la elaboración de sus planes de seguridad vial; ii) la capacitación y asesoría técnica de los entes territoriales a través de consultorías de apoyo para la definición de sus planes; iii) la realización de estudios de diagnóstico local y regional; iv) la socialización e implementación de las acciones prioritarias del PNSV a nivel regional; y v) la realización de eventos y actividades de capacitación para los funcionarios de los entes territoriales.

El programa financiará los gastos relativos a la auditoría financiera, evaluación y monitoreo de la operación.

**B. Costos del Proyecto**

El programa se financiará mediante un préstamo de inversión plurianual. El costo total del programa asciende a USD 10 millones, a ser financiado con recursos de Capital

Ordinario (CO) del Banco. La Tabla 4 presenta los costos específicos de cada uno de los componentes del proyecto.

**Tabla 4 Tabla de costos (Cifras en Millones de USD)**

	<b>Categorías</b>	<b>Banca Multilateral</b>	<b>Total</b>
1	Apoyo a la implementación y Socialización del PNSV	4.700.000	4.700.000
1.1	Implementación del PNSV	3.720.000	3.720.000
1.2	Apoyo al Fortalecimiento Institucional y socialización a nivel nacional y regional de las acciones prioritarias para la gestión de la seguridad vial	980.000	980.000
2	Observatorio Nacional de Seguridad Vial	2.000.000	2.000.000
2.1	Apoyo estructura ONSV	1.070.000	1.070.000
2.2	Implementación y operación ONSV	930.000	930.000
3	Planes locales y regionales de seguridad vial	3.000.000	3.000.000
3.1	Diagnóstico regional y diseño de metodologías	1.110.000	1.110.000
3.2	Implementación de las acciones prioritarias del PNSV a nivel regional	1.890.000	1.890.000
4	Auditoría financiera	100.000	100.000
5	Evaluación y monitoreo	200.000	200.000
	<b>TOTAL</b>	<b>10.000.000</b>	<b>10.000.000</b>

Fuente: Elaboración Propia

### **C. Programación de Desembolsos**

Los recursos del financiamiento serán desembolsados en un plazo de cinco años, a partir de la fecha de vigencia del contrato de préstamo, de acuerdo con la programación de desembolso a continuación:



**Tabla 5 Programación de desembolsos**

(Cifras en Millones de USD)

Fuente	2013	2014	2015	2016	2017	Total	%
Banca Multilateral	0,3	1,3	3,0	3,0	2,4	10,00	100
Total	0,3	1,3	3,0	3,0	2,4	10,00	100
%	3,0%	13,0%	30,0%	30,0%	24,0%	100%	-

Fuente: Ministerio de Transporte

Es importante mencionar, que si el Ministerio de Transporte cuenta con el espacio fiscal, los desembolsos se pueden adelantar a fin de avanzar en el cumplimiento de los objetivos del programa.

#### **D. Esquema Institucional**

El Organismo Ejecutor (OE) del crédito será el Ministerio de Transporte, a través de Viceministerio de Transporte, mediante la creación de la Unidad de Seguridad Vial. La creación de esta Unidad para la gestión de la Seguridad Vial, permitirá ejecutar de forma eficiente los recursos obtenidos a través de la operación de crédito, con profesionales suficientes para supervisar los contratos de consultorías y mantener los procesos habituales de acompañamiento a las entidades territoriales. Así mismo, la implementación y operación ONSV le proveerá la información necesaria para el seguimiento y monitoreo al avance en las acciones y para la adecuada toma de decisiones.

#### **E. Indicadores del programa**

En el Anexo 1, se presenta la matriz de indicadores que se esperan alcanzar con el desarrollo del programa, la cual recoge indicadores de impacto, de producto y de resultado, incluyendo la línea base y meta final de cada uno de los mismos.

## **5. RECOMENDACIONES**

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES:

1. Emitir concepto favorable a la Nación para contratar un empréstito externo con la Banca Multilateral hasta por USD 10 millones, o su equivalencia en otras monedas, destinado a financiar parcialmente el apoyo a la implementación de la política nacional de seguridad vial. El crédito deberá ser suscrito en un plazo no mayor a 12 meses.
2. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación, adelantar los trámites y gestiones necesarias para la concreción de la operación de crédito de acuerdo con la normativa vigente.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte coordinar con en el Departamento Nacional de Planeación, a través de la Dirección de Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas, el diseño de una evaluación del programa a financiar y, consecuentemente, realizar el seguimiento a la ejecución y cumplimiento de los requisitos de los contratos de empréstito externo objeto del presente concepto.
4. Solicitar al Ministerio de Transporte programar los recursos previstos para la ejecución del programa “Fortalecimiento de la capacidad institucional para la administración, gestión e implementación de políticas, programas y proyectos para la seguridad vial en los modos de transporte terrestre automotor, terrestre férreo y acuático. Nacional”, dentro de las cuotas de inversión aprobadas en el marco de gasto de mediano plazo.
5. Solicitar al Ministerio de Transporte adelantar las gestiones necesarias para que la Unidad de Seguridad Vial y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial sean creados dentro de la estructura organizacional del Ministerio, de manera que éste cuente con la capacidad requerida para ejecutar el proyecto y desarrollar las acciones del PNSV, garantizando su permanencia en el largo plazo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Corporación Fondo de Prevención Vial. (2012). *Proyecto IRAP Colombia: carreteras para proteger la integridad y la vida.*

Corporación Fondo de Prevención Vial. (2013). *2012: balance mixto para la seguridad vial en Colombia.* Bogotá D.C.

Departamento Nacional de Planeación. (2010). *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 Prosperidad para Todos.*

Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2012). *Forensis 2011 - Muertes y lesiones no fatales por accidentes.*

Organización Mundial de la Salud. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, es hora de pasar a la acción.* Organización Mundial de la Salud.

Organización Mundial de la Salud. (2013). *Global Status Report on Road Safety. Supporting a decade of action.*

Riu, A., & Ferrer, A. (2012). *Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la Propuesta de Plan de Acción.* Banco Interamericano de Desarrollo.

## Anexo No. 1 Matriz de Indicadores

### Indicadores de Impacto

Indicadores de Impacto	Línea de Base	Comentarios																		
<p>Número de muertes por traumatismos relacionados con el tránsito. Tasa por cada 100.000 habitantes, desagregadas por edad y sexo.</p>	<p><b>Línea base: 2011</b></p> <p>Tasa de mortalidad por cada 100.000 hab. = <b>12,6</b><sup>35</sup></p> <p>Número de muertes al año 2011 = <b>5.792</b></p> <p>% de contribución para zonas urbanas = <b>67%</b></p> <table border="1" data-bbox="829 803 1459 1161"> <thead> <tr> <th>Edad</th> <th>Hombres</th> <th>Mujeres</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 a 4</td> <td>- 2,42</td> <td>1,77</td> </tr> <tr> <td>5 a 9</td> <td>- 2,74</td> <td>1,91</td> </tr> <tr> <td>10 a 14</td> <td>- 3,52</td> <td>2,28</td> </tr> <tr> <td>15 a 17</td> <td>- 12,32</td> <td>4,39</td> </tr> <tr> <td>18 a 19</td> <td>- 19,13</td> <td>4,71</td> </tr> </tbody> </table>	Edad	Hombres	Mujeres	0 a 4	- 2,42	1,77	5 a 9	- 2,74	1,91	10 a 14	- 3,52	2,28	15 a 17	- 12,32	4,39	18 a 19	- 19,13	4,71	<p>Meta: reducción del 21% al 2020 en relación a la línea base.</p> <p>Además de la tasa global de muertes asociadas al tránsito, se calcularán tasas específicas según desagregación por edad, sexo, pertenencia étnica y situación de discapacidad entre otras características de los enfoques diferenciales.</p>
Edad	Hombres	Mujeres																		
0 a 4	- 2,42	1,77																		
5 a 9	- 2,74	1,91																		
10 a 14	- 3,52	2,28																		
15 a 17	- 12,32	4,39																		
18 a 19	- 19,13	4,71																		

<sup>35</sup> El número de muertos y lesionados, necesarios para el cálculo de las tasas de mortalidad y morbilidad es dinámico, por lo tanto la cifra usada para el establecimiento de la línea de base puede ser actualizada, aunque estas variaciones no son significativas.

	20 a 24- 30,41	5,47	
	25 a 29- 32,31	6,35	
	30 a 34- 32,52	5,34	
	35 a 39- 26,45	3,67	
	40 a 44- 24,21	4,53	
	45 a 49- 22,41	4,53	
	50 a 54- 24,70	4,82	
	55 a 59- 26,13	6,86	
	60 a 64- 24,18	6,07	
	65 a 69- 33,22	9,86	
	70 a 74- 46,15	12,93	
	75 a 79- 48,78	15,66	
	80 y + -73,79	17,20	

## Indicadores de Resultado

Indicadores de Resultado	Línea de Base	Meta	Medios de Verificación / Comentarios
<p>% de licencias de conducción emitidas bajo un nuevo sistema de formación de conducción segura, desagregado por edad y sexo.</p>	<p><b>Línea Base: 2013</b></p> <p><b>0</b></p>	<p><b>Meta al 2017</b></p> <p>40%</p>	<p>% de nuevas licencias, desagregados por modos: transporte público, transporte particular y motos que se otorgan bajo el nuevo sistema desagregado por sexo y edad respecto al total nacional de licencias otorgadas.</p> <p>Meta: para 2017 el 100% de las licencias otorgadas en las tres principales ciudades del país, (Bogotá, Medellín y Cali), que concentran el 40% de las licencias emitidas en el territorio nacional se hace por el nuevo sistema.</p>
<p>% de reducción en el número de infractores identificados violando las normas de tránsito relacionadas con los principales factores de riesgo<sup>36</sup> sobre el total de vehículos controlados, desagregados por edad y sexo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % reducción en el número de conductores bajo efecto de alcohol u otras sustancias psicoactivas;</li> <li>• % reducción en el número de infractores por exceso de velocidad;</li> <li>• % de reducción en el número de conductores infractores por el no uso del cinturón de seguridad;</li> </ul>	<p><b>Línea Base: 2015</b></p>	<p><b>Meta al 2017</b></p>	<p>La línea de base se establecerá en 2015 de acuerdo a la implementación del nuevo plan de vigilancia y control.</p> <p>La meta es % acumulado a 2017, tomando año 1 de medida en 2016 y una reducción media por año del 8%.</p> <p>Es necesario el diseño de sistemas de registro de datos relacionados con las infracciones más rigurosos.</p>

<sup>36</sup> Factores de riesgo: conducir bajo la influencia del alcohol y otras sustancias psicoactivas, no uso del casco, no uso del cinturón, exceso de velocidad y no uso sillas infantiles.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• % reducción en el número de conductores infractores por exceso de velocidad; y</li> <li>• % de reducción en el número de conductores infractores por no uso de casco.</li> </ul>	<b>Por determinar</b>	15%	
<p>Número de departamentos/ciudades/municipios o que han adoptado Planes de Vigilancia y Control.</p>	<p><b>Línea Base: 2014</b></p> <p><b>0</b></p>	<p><b>Meta al 2017</b></p> <p><b>2</b></p>	<p>El programa financia la formulación de metodologías para la elaboración de los planes de vigilancia y control. El resultado será la adopción/implementación de los mismos por parte de las entidades locales.</p>
<p>% de personas que experimenta un cambio en los conocimientos, actitudes y prácticas relacionadas con la seguridad vial, desagregados por edad, sexo, pertenencia étnica, factores de vulnerabilidad en especial situación de discapacidad.</p>	<p><b>Línea Base: 2014</b></p> <p><b>Por determinar</b></p>	<p><b>Meta al 2017</b></p> <p><b>5%</b></p>	<p>Este resultado se medirá a través de una serie de indicadores provenientes de la aplicación de una encuesta CAP (conocimientos, actitudes y prácticas) que evalúen el impacto en términos de transformación cultural de las distintas actuaciones en seguridad vial con representación nacional, departamental y municipal.</p> <p>Para la determinación de la línea de base es necesaria la aplicación de la primera encuesta en 2014 y se espera que en la segunda medición en 2017 aumente en 5% los conocimientos, actitudes y prácticas favorables a la seguridad vial.</p>

## Indicadores de Producto:

Indicadores de Producto	Componente 1: Apoyo a la implementación y socialización del Plan Nacional de Seguridad Vial						Medios de Verificación / Comentarios
	Línea de base (2013)	2014	2015	2016	2017	Meta	
Sistema de otorgamiento de licencias estructurado.	0	0	1	0	0	1	Manual de procesos y procedimientos para el otorgamiento de las licencias de conducción aprobado mediante acto administrativo <sup>37</sup> .
ONSV implementado.	0	1	0	0	0	1	Acto administrativo de creación del Observatorio emitido por el MT o norma de jerarquía superior.
Número de PLSV y PRSV adoptados por los entes locales.	0	0	0	2	3	5	Planes de Seguridad Vial adoptados e implementados.

<sup>37</sup> Los indicadores cuya meta es igual a 1, requiere de unos indicadores intermedios que medirán el avance en los procesos para la consecución del resultado. Estos señalarán el alcance de un hito necesario para alcanzar la meta.