



**EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PILAR ESTRATÉGICO DE  
COMPORTAMIENTO HUMANO DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN  
SANTIAGO DE CALI 2018-2021**

**BEATRIZ EUGENIA BARONA BEDOYA  
WILMER TABARES MARÍN**

**UNIVERSIDAD SANTIAGO DE CALI  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES  
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA  
SANTIAGO DE CALI  
2021**



**EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PILAR ESTRATÉGICO DE  
COMPORTAMIENTO HUMANO DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN  
SANTIAGO DE CALI 2018-2021**

**BEATRIZ EUGENIA BARONA BEDOYA  
WILMER TABARES MARÍN**

**Director de trabajo de grado  
Dr. JOHYNER OBREGÓN MORALES, Mg**

**Modalidad  
TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

**Línea de investigación  
DESARROLLO INSTITUCIONAL**

**UNIVERSIDAD SANTIAGO DE CALI  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES  
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA  
SANTIAGO DE CALI  
2021**

## Contenido

	<b>Pág.</b>
1. Problema de investigación .....	8
1.2 Planteamiento del problema .....	8
1.2 Formulación del problema .....	12
1.3 Sistematización.....	12
2. Objetivos .....	14
2.1 Objetivo general .....	14
2.2 Objetivos específicos.....	14
3. Justificación.....	15
4. Marco de referencia.....	21
4.1 Marco teórico .....	21
4.2 Marco legal.....	27
5. Metodología .....	32
5.1 Tipo de investigación .....	32
5.2 Método de investigación .....	32
5.3 Recolección de la información.....	33
6. Desarrollo de la Investigación.....	34
6.1 Análisis de la Implementación en el Año 2019.....	35

6.2 Avances durante el Año 2020 .....	49
6.3 Avances durante lo corrido del Año 2021 .....	566
7. Resultados.....	65
7.1 Resultados del Análisis de la Ejecución Presupuestal .....	69
7.2 Resultado al Seguimiento de las Acciones Implementadas .....	73
7.3 Análisis de cada una de las 15 acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali .....	77
7.4 Otros incumplimientos .....	84
7.5 Evaluación del cumplimiento del objetivo principal del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali .....	866
8. Conclusiones .....	89
9. Discusión .....	92
10. Referencias bibliográficas .....	966

## Lista de figuras

	<b>Pág.</b>
Figura 1. Causas Principales de los Accidentes de Tráfico .....	11
Figura 2. Representación del concepto de “Habitus” del sociólogo Pierre Bourdie.....	25
Figura 3. Comparativo siniestralidad y mortalidad de enero a diciembre 2015 – 2019 .....	35
Figura 4. Comparativo Infracciones Impuestas, periodo 2016 -2020.....	53
Figura 5. Ranking de Infracciones frecuentes impuestas en Santiago de Cali Año 2020.....	54
Figura 6. Comparativo Siniestralidad y muertes entre enero y agosto periodo 2015 – 2021 .....	61

## Lista de tablas

	<b>Pág.</b>
Tabla 1. Histórico Víctimas Fatales en Colombia 2016 a 2020.....	9
Tabla 2. Matriz Haddon Seguridad Vial .....	17
Tabla 3. Principales Hipótesis de siniestros viales en Santiago de Cali año 2019*.....	23
Tabla 4. Comparativo Muertes por siniestros viales Línea base del PLSV y año 2019 .....	36
Tabla 5. Ejecución presupuestal secretaría de Movilidad Año 2019 .....	37
Tabla 6. Proyectos, actividades y ejecución presupuestal de la secretaría de Tránsito y Transporte en el área de educación y cultura vial Año 2018.....	38
Tabla 7. Plan de Acción Área de Educación y Cultura Año 2018.....	39
Tabla 8. Indicadores Programa: Regulación, Control y Gestión para la optimización del tráfico y la Seguridad Vial.....	42
Tabla 9. Indicadores de Producto: Programa Regulación, Control y Gestión Inteligente del Tránsito.....	44
Tabla 10. Proyectos de la Secretaría de Movilidad Año 2020 .....	45
Tabla 11. Proyectos y presupuesto asignado de la Secretaría de Movilidad Año 202.....	46
Tabla 12. Comparativo Muertes por siniestros viales Línea base del PLSV y años 2018, 2019 y 2020.....	50
Tabla 13. Principales Hipótesis de los siniestros viales en Cali - Año 2020 .....	52
Tabla 14. Ejecución presupuestal por proyectos de la Secretaría de Movilidad Año 2020 .....	55
Tabla 15. Cuadro de ejecución presupuestal de la Secretaría de Movilidad de Cali .....	57

Tabla 16. Matriz de Seguimiento a la Implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali.....	63
Tabla 17. Programas y acciones del pilar estratégico de comportamiento humano .....	68
Tabla 18. Ejecución presupuestal BP 33193 Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali .....	70
Tabla 19. Proyectos adicionales del Plan Local de Seguridad Vial .....	71
Tabla 20. Acciones a implementar y agente propietario de la acción.....	74
Tabla 21. Comparativo muertes en Siniestros Viales en Santiago de Cali Años 2018 – 2019 – 2020 - 2021.....	86

## **1. Problema de investigación**

### **1.2 Planteamiento del problema**

La Política de Seguridad Vial en Colombia responde a la necesidad de garantizar el derecho, no solo de la libre circulación sino también a la movilidad segura por las vías de quienes habitan en el territorio nacional. El Gobierno nacional, con el objetivo de reducir los siniestros viales en el territorio, ha expedido diferentes normas que buscan disminuir los riesgos, y con ello, las altas cifras de morbilidad por causa de accidentes viales.

Los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública a nivel mundial, que generan un gran impacto en la sociedad y grandes pérdidas a nivel económico. Colombia no está exenta de este fenómeno y es por ello por lo que el Gobierno Nacional estructuró y formuló "el Plan Nacional de Seguridad vial - PNSV 2011 – 2021 como documento oficial que contiene la política pública colombiana en torno a la seguridad vial y las acciones para reducir las cifras de accidentalidad en el territorio nacional. En la tabla 1 se presenta el histórico víctimas Fatales en Colombia 2016 a 2020.

**Tabla 1. Histórico Víctimas Fatales en Colombia 2016 a 2020**

Mes	2016	2017	2018	2019	2020
Enero	631	591	591	492	568
Febrero	561	534	578	508	543
Marzo	610	542	568	552	442
Abril	557	493	498	519	195
Mayo	627	539	536	535	304
Junio	581	556	567	628	330
Julio	635	605	579	594	383
Agosto	574	572	545	566	449
Septiembre	572	497	601	549	514
Octubre	616	566	562	597	611
Noviembre	573	534	515	578	587
Diciembre	620	689	709	708	715
Total	7157	6718	6849	6826	5641

**Fuente:** Observatorio de la ANSV. Año de Publicación (2021) tomado de <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>.

“Teniendo en cuenta que en los siniestros viales confluyen factores no solo físicos y técnicos, sino también humanos, siendo este factor la causa de más del 90% de los accidentes de tránsito” (Norza & Romero, 2013, pág. 12). Es necesario adoptar acciones para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. En Colombia, los traumatismos generados en siniestros viales son un grave problema social, económico y de salud pública pues constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios. Según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia (2020) “El panorama es aún más preocupante si se tiene en cuenta que más de la mitad de las víctimas están en el grupo poblacional etario de 20 a 39 años (pico laboral) (p.2).

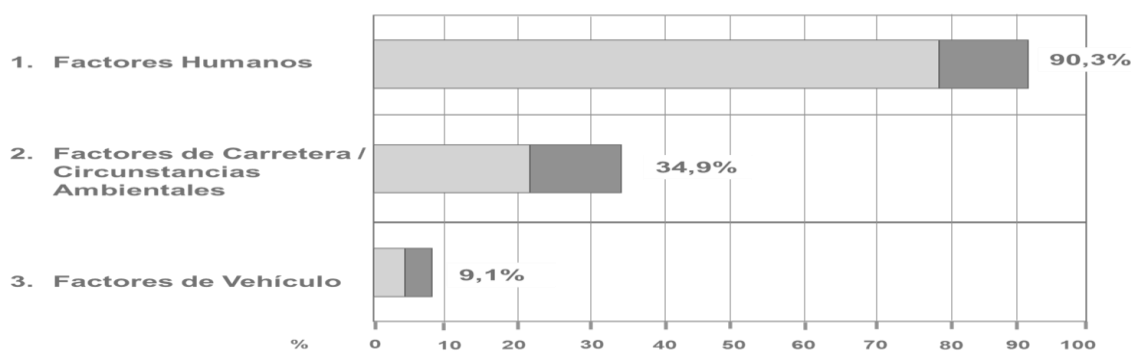
Es importante resaltar que en la región Latinoamericana, Colombia se encuentra dentro de los cinco primeros puestos de mayores índices de siniestralidad en lo referido a los colectivos más vulnerables como son: los peatones, los ciclistas y los motociclistas, adicionalmente, las estadísticas nacionales demuestran que la siniestralidad vial colombiana tiene un claro perfil urbano ya que el 70% de los muertos ocasionados por accidentes de tránsito y el 87% de los lesionados ocurren en las zonas urbanas de las ciudades colombianas (Blanco, Iglesias, & Quiroz, 2018). En ese sentido, las acciones del plan Nacional y Local de Seguridad Vial están dirigidas a las comunidades urbanas y en un menor porcentaje a las rurales.

Por lo anterior, y para reducir esta grave situación de salud pública, el Gobierno Nacional determinó considerar la seguridad vial como “una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean estos peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros, la cual se concretó en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021. Todo plan local de seguridad vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y municipios debe armonizarse con base en los fundamentos y políticas definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Por tanto, el Plan Local de Seguridad Vial de Santiago de Cali, 2018-2021, responde a los postulados del Plan Nacional de Seguridad Vial, con un objetivo central: reducir el número de muertos y lesionados por siniestros viales.

De acuerdo al documento del plan local, el mismo fue elaborado con la participación de funcionarios públicos, gremios, entidades públicas y privadas, sociedad civil y asociaciones con interés y responsabilidad en la seguridad vial logrando identificar riesgos y acciones por cada uno de los cinco pilares definidos en el Plan de seguridad Nacional.

Por todo lo anterior, se requiere realizar una evaluación de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial de Cali 2018-2021, enfocando el estudio en el pilar 2 denominado “Pilar estratégico de Comportamiento humano”. De acuerdo a las estadísticas, son precisamente los malos comportamientos humanos que se generaran de cerca del 93% y el 71% de los siniestros viales, tal como lo había indica Toledo (2015) coordinador del área de ferrocarriles y transporte profesional del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS) en el Manual de seguridad vial de España. Para explicar dicha problemática se presenta la figura 1.

**Figura 1. Causas Principales de los Accidentes de Tráfico**



**Fuente:** National Highway Traffic Safety Administración, tomado de Toledo (2015) en <https://www.nhtsa.gov/>.

Aunque el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Cali se elaboró a través de un convenio con la Universidad del Valle, correspondiendo directamente al Comité de Seguridad Vial su implementación y seguimiento, para ello cuenta con el apoyo de otras entidades implicadas en la seguridad vial. Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo del presente trabajo consiste en hacer seguimiento a la implementación del Plan Local de seguridad Vial en el distrito de Santiago de Cali, en su pilar del comportamiento humano, durante la vigencia 2018 hasta el primer semestre del 2021, identificando el porcentaje de implementación de cada uno de los programas y acciones propuestas hasta el momento en este pilar, y evaluando los resultados alcanzados a la fecha en materia de reducción de víctimas por siniestros viales en Santiago de Cali.

## **1.2 Formulación del problema**

¿Cuál es el grado de implementación del Plan Local de seguridad Vial en Cali en su pilar del comportamiento humano durante la vigencia 2018 a 2021?

## **1.3 Sistematización**

- ¿Cuáles son los principales lineamientos y normatividad nacional en cuanto a la seguridad vial?
- ¿Cuáles son los objetivos del Plan Local de Seguridad Vial de Cali 2018-2021?

- ¿Cuáles son los programas y acciones propuestas en el “Pilar del Comportamiento Humano” del Plan Local de Seguridad Vial y cuáles de ellos han sido implementados durante la vigencia 2018 - 2021?
- ¿Cuál ha sido el grado de cumplimiento en la implementación del pilar de comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial de Cali 2018 a 2021?

## **2. Objetivos**

### **2.1 Objetivo general**

Evaluar el grado de implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali en su pilar de Comportamiento Humano, durante el periodo de octubre de 2018 a junio de 2021.

### **2.2 Objetivos específicos**

- Caracterizar los programas y acciones propuestas en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali 2018 – 2021 para el pilar del comportamiento humano.
- Diagnosticar el nivel de implementación de las actividades previstas para el pilar de Comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial de Cali 2018 – 2021.

### 3. Justificación

Según datos entregados por la Organización Mundial de la Salud OMS (2021) “cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales” (p.33). En el contexto colombiano, Medicina Legal (2020) reconoce que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años, en promedio 19 personas mueren por día, tan solo en el año 2019 se registraron 6.627 víctimas fatales y cerca de 120 mil heridos de distinto grado. Por ende, el Gobierno Nacional estructuró y formuló el Plan Nacional de Seguridad vial (PNSV) 2011 – 2021, documento oficial que contiene la Política Pública colombiana en torno a la seguridad vial, con acciones para reducir las cifras de accidentalidad en el territorio nacional.

Es así como el PNSV se concibió y se implementó desde un enfoque holístico, pues incluye estrategias dirigidas a los usuarios, a la seguridad de los vehículos y a la infraestructura vial, además de incorporar acciones para la atención y rehabilitación de víctimas y una adecuada gestión institucional. Conforme lo anterior, el Ministerio de Transporte lideró la elaboración de este Plan con cinco (5) pilares estratégicos que debían ser intervenidos, para lograr una reducción significativa en el número de víctimas fatales y no fatales en accidentes de tránsito en Colombia. Estos cinco pilares estratégicos son:

- Gestión Institucional
- Comportamiento Humano
- Atención y Rehabilitación de Víctimas
- Infraestructura vial
- Vehículos

En cada pilar estratégico, se plantearon diversos programas, que a su vez contenían una serie de acciones de la misma línea. Si se tiene en cuenta que entre el 70% y el 90% de los accidentes de tránsito son generados por factores humanos, se entiende entonces que uno de los principales pilares a desarrollar en el PNSV es el comportamiento humano y del cual se espera obtener los mejores resultados.

La elaboración del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali 2018-2021, se realizó mediante convenio entre la Alcaldía de Santiago de Cali y la Universidad de Valle, a través de su grupo de investigación en tránsito, transporte y vías (GITTV) de la escuela de ingeniería civil y geomática. Contando con el apoyo de la empresa privada Urbavial (proveedor local de soluciones en Seguridad Vial) quienes, a partir de una metodología participativa, atendiendo las inquietudes, requerimientos y sugerencias de los diferentes actores viales y grupos de valor, presentaron una propuesta estratégica a corto y mediano plazo, teniendo en cuenta la vigencia del Plan Nacional hasta el año 2021.

Este plan local de Santiago de Cali, estableció programas y acciones para mejorar la seguridad vial con el fin de cumplir con los objetivos trazados en el Plan, para lo cual realizaron

un análisis previo de la accidentalidad (línea base) y la identificación y diagnóstico de los factores de riesgo más frecuentes y que tenían mayores implicaciones en las lesiones y muertes por siniestros viales ocurridos en la capital vallecaucana.

Los programas y acciones para desarrollar se organizaron de acuerdo a los pilares propuestos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y estos, a su vez, se fundamentaron en los lineamientos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 propuesto por la Organización Mundial de la Salud y la Matriz de Haddon propuesta en la Tabla 2. Esta última muestra la interacción de tres factores en la siniestralidad vial: humano, vehículo y entorno físico social.

En consecuencia, las tres fases de un choque o siniestro vial corresponden a la fase previa al choque, la colisión y la fase posterior al hecho. Combinando estas tres fases y los tres factores, resultó una matriz de nueve celdas, en la que, en cada una de ellas, identifican posibilidades de intervención para reducir la siniestralidad y las posibles consecuencias.

**Tabla 2. Matriz Haddon Seguridad Vial**

FASE		FACTORES		
		Ser Humano	Vehículos y Equipamiento	Entorno físico y Social
Antes de la Colisión	Prevenir la Colisión	Información	Condiciones mecánicas	Diseño y trazado de la vía

Colisión	Prevenir Lesiones durante la Colisión	Actitudes	Luces	Límites de velocidad
		Disminución de las facultades	Frenos	Elementos de seguridad
			Gestión de la velocidad	
		Uso de dispositivos de protección	Cinturones de seguridad	Elementos protectores a las márgenes de la vía
		Disminución de las facultades	Otros dispositivos de seguridad Diseño vehicular antichoques	
Después de la Colisión	Conservar la Vida	Nociones de Primeros Auxilios Acceso a la Atención Médica	Facilidad de Acceso Riesgo de Incendio	Equipamiento de socorro Congestión

**Fuente:** Plan estratégico de Seguridad Vial 2012 – 2020, tomado de [https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planos/urbanos/doc/tipo\\_sv\\_urbana002.pdf](https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planos/urbanos/doc/tipo_sv_urbana002.pdf).

Otro aspecto importante en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito Santiago de Cali es la inclusión de valores y principios dentro de su elaboración y desarrollo, retomando los valores establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021:

- La vida es el valor máximo, todas las ideas y propósitos estarán encaminados a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad.

- Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de convivencia y solidaridad en los espacios de la movilidad.
- El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así la autorregulación y a la corresponsabilidad en mecanismos de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los siniestros viales, realizadas bajo los parámetros de honestidad y rectitud.
- La responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política municipal de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles.

En cuanto a los principios básicos, el Plan Local de Seguridad Vial 2018-2021 se fundamenta, en una serie de principios esenciales que se incluyeron en todas y cada una de las estrategias, programas y acciones que propone. Los principios básicos del plan son:

- Universalidad: Todos los habitantes de la ciudad de Santiago de Cali tendrán acceso a los programas y acciones establecidas en el Plan Local de Seguridad Vial 2018-2021.

Por su parte, el Objetivo principal que el Distrito de Santiago de Cali adoptó respecto a la seguridad vial es:

- Reducción del 7.65 % de Muertes en Siniestros viales ocurridos en el territorio de la jurisdicción de Santiago de Cali.

Para formular esta línea base del objetivo se tuvo en cuenta la estadística oficial del año 2017, donde se presentó el pico más alto de decesos por siniestros viales en el periodo comprendido entre los años 2011-2017, (322 casos). De igual manera, se tuvo en cuenta como referencia los datos del Objetivo general del Plan Nacional de Seguridad Vial para los años 2018 al 2021.

Es así como la reducción anual esperada en Santiago de Cali es del 2,25%, ajustando el objetivo a la mitad de la meta esperada por el Plan Nacional, para los dos últimos años. Este porcentaje se mantiene igual para todos los años de implementación del Plan Local, es decir desde 2019 hasta 2021. Para el año 2018, el porcentaje fue de 1,12%, pues el plan empezó a ejecutarse a partir del segundo semestre de ese año. Al final de la implementación del Plan, Cali espera obtener la reducción del 7,65%, que fue su objetivo propuesto en el plan local.

La investigación pretende evidenciar, cuál es el grado de implementación de los programas y acciones propuestos en el plan local de seguridad vial de Santiago de Cali, para el pilar del comportamiento humano y la incidencia de los mismos en la meta planteada de reducción de víctimas fatales y demás indicadores propuestos en la implementación de las acciones de este pilar.

## 4. Marco de referencia

### 4.1 Marco teórico

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años, cada día alrededor de 3500 personas fallecen en las carreteras (Organización mundial de la salud, 2021). Decenas de millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año, niños, peatones, ciclistas y ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública. Informes de la OMS (2019) indican que los traumatismos por accidente de tránsito siguen siendo un creciente problema de salud pública mundial, y las muertes por esta razón se han convertido en una de las tres principales causas de defunciones de personas entre los 5 y los 44 años. Por tanto, es urgente adoptar un marco holístico como el enfoque de sistemas de seguridad con el objetivo de garantizar un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras (Machado & Matamoros, 2016).

Como consecuencia de este grave problema de salud pública mundial, en el año 2010 la OMS lanzó el Plan Mundial para el decenio de Acción para la seguridad Vial 2011 – 2020, como un documento orientador para la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de la ambiciosa meta propuesta por la Organización lograr una reducción de al menos 50% de las muertes y traumatismos causados en accidentes de tránsito para 2020 (Organizacion Mundial de la Salud, 2021). Sin embargo, casi al final del decenio no se ha logrado la reducción esperada y por el contrario, parecieran ser que el problema cada vez más.

En Colombia, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2019) reportó:

Para el año 2018, 46.416 casos atendidos por accidentes de transporte; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.879 personas fallecidas, 14,82 %, y las lesiones no fatales reportan un total de 39.537 personas lesionadas, 85,18 %. En el año 2018 la muerte de accidentes de transporte aumentó en 1,85 % con respecto al año 2017. Lo anterior denota que en el año 2018 se registraron 125 fallecidos más en el sistema forense que en el año 2017 por causa de accidente de transporte (p.55).

En términos de muertes por cada 100.000 habitantes, según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2019) Colombia para el año 2018 cuenta con una tasa de 13,80 muertes; al igual que el año 2019. Comparado con cifras internacionales el país presenta una tasa de mortalidad por encima de la tasa de la región europea (9,3) y muy cercana a la tasa de la región de las américas (15,6). Lo anterior evidencia que el país, comparado con el contexto americano, cuenta con tasas de mortalidad por accidentes por transporte más bajo que la media, en aproximadamente 2 puntos, sin embargo sigue lejos de la tasa europea con tasas de 4 puntos por encima al promedio de esta región.

La Ciudad de Cali no es ajena a este problema de salud pública, a partir de las cifras de siniestralidad vial que presenta el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2021), y el

Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad de Cali (2020), se puede identificar una tendencia a la alta de las cifras no solo de incidentes de tránsito, sino también de lesionados en los mismos. Aun cuando hay una leve reducción en el número de fallecidos, las cifras continúan siendo alarmantes en el país, ubicando a la capital vallecaucana en el segundo puesto a nivel nacional, después de Bogotá. Indagando en las principales causas generadoras de accidentes de tránsito en Cali durante el 2019, se identificaron las que se enuncian a continuación en la tabla 3.

**Tabla 3. Principales Hipótesis de siniestros viales en Santiago de Cali año 2019\***

	<b>Hipótesis</b>	<b>Número de Casos</b>
<b>1</b>	No mantener distancia de seguridad	6682
<b>2</b>	Desobedecer señales	1685
<b>3</b>	No respetar prelación	1114
<b>4</b>	Semáforo en rojo	667
<b>5</b>	Adelantar cerrando	513
<b>6</b>	Reverso imprudente	486
<b>7</b>	Poner en marcha un vehículo sin precaución	319
<b>8</b>	Cruzar sin observar	277
<b>9</b>	Arrancar sin precaución	249
<b>10</b>	Aprovisionamiento indebido	231
<b>11</b>	Embriaguez o droga	215
<b>12</b>	Adelantar invadiendo vía	202
<b>13</b>	Adelantar por la derecha	140
<b>14</b>	Falta de señales en vehículo varado	96
<b>15*</b>	Huecos	81

**Fuente:** Observatorio de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible Cali (2020) tomado de <https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/140106/observatorio-de-seguridad-vial-y-movilidad-sostenible/>. Nota: \* Las primeras 14 principales hipótesis de los accidentes en Santiago de Cali ocurridos durante el periodo ene – dic de 2019 corresponden a malos comportamientos humanos (factor humano) /

Validando las hipótesis de acuerdo a la información consignada en los informes de accidentes IPAT del Ministerio de Transporte (2019), se pudo determinar que el 90% de los siniestros viales en la capital vallecaucana, ocurren por fallas humanas como malos comportamientos o comportamientos inadecuados en las vías. Según Soria (2017) esto no difiere mucho tanto de la tendencia nacional, como internacional, donde las principales hipótesis de los accidentes recaen en el factor humano, este autor menciona que:

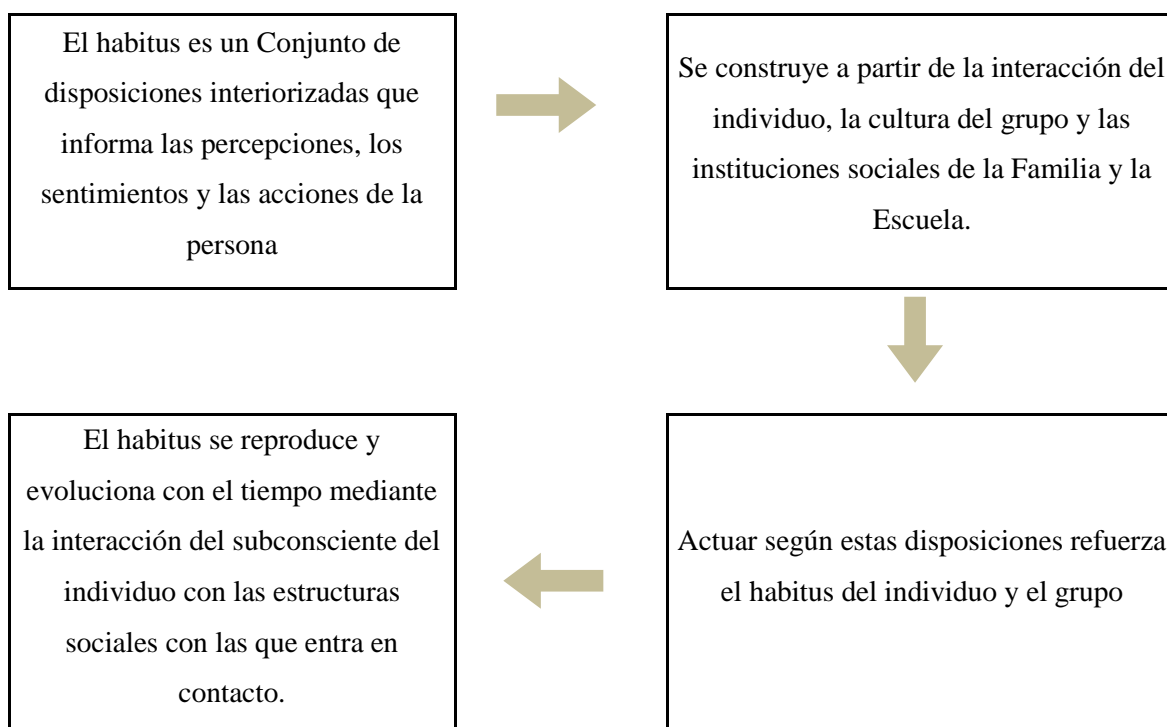
Cuando ocurre un accidente de tráfico se dice que “El Factor Humano” es el primer factor que interviene, debido sin duda alguna, al ser la persona la que toma las decisiones sobre el movimiento del vehículo. Al mismo tiempo, es el hombre el responsable de comprarse o no un coche, decidir conducirlo, cuándo llevarlo a revisión, e incluso desplazarse con el mismo o coger el autobús, tren o avión (p.18).

Sin embargo, más allá del factor humano general que contempla desde el estado físico hasta el psicológico del usuario de la vía, se logra identificar una causa aún más directa, que influye en las decisiones y el comportamiento que los individuos toman al movilizarse por las vías es la actitud (Pelaez, 2018).

Tal como lo define Jones y Gerard (2010) la actitud es un proceso que se desarrolla en el individuo desde la infancia y generalmente con el transcurso de los años, estas pueden presentarse de manera positiva o negativa en el individuo, y difieren mucho de la conducta del ser humano. Autores como Bourdieu (2017) denominan estos comportamientos adquiridos como “Habitús” o

conjunto de disposiciones socialmente adquiridas que mueven a los individuos a vivir de manera similar a la de otros miembros de su grupo social. Aunque para este autor, su enfoque de habitus tiende más hacia las clases sociales y su diferenciación, su estructura sociológica se asemeja mucho al desarrollo de las actitudes, puesto que el individuo se desarrolla dentro de relaciones (la familia y la escuela) antes de entrar en diversos campos sociales (como instituciones y grupos sociales), en los cuales expresan y reproducen de forma constante su habitus. El éxito o el fracaso de los individuos en los campos en los que entran dependen de su habitus y de su capital.

**Figura 2. Representación del concepto de “Habitus” del sociólogo Pierre Bourdieu**



**Fuente:** Bourdieu (2017) la sensación de estar en su lugar.

En términos de siniestros viales ocasionados por factores humanos asociados a una mala actitud del usuario en la vía, sea como conductor, peatón o pasajero, es posible lograr su reducción a partir de la transformación de los hábitos o actitudes sociales, adquiridos mediante acciones de formación ciudadana, campañas de sensibilización, programas de educación y finalmente el fortalecimiento del control de las autoridades, acciones previstas en el Plan Local del Distrito de Santiago de Cali (Alcaldía de Santiago de Cali, 2018).

En 2011, Colombia decidió acoger el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la seguridad vial 2011 – 2020, emitido por la Organización Mundial de la Salud, preparó y estructuró el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016 (PNSV), posteriormente revisado, ajustado y expedido en versión definitiva hasta el 2021. Este documento oficial tiene como objetivo principal orientar y promover medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio colombiano con el fin de reducir las víctimas fatales y no fatales en accidentes de tránsito.

Al igual que “Visión Cero” como programa de cero muertes en accidentes viales promovido por Suecia, el Plan Nacional de Seguridad vial colombiano se identificó el Factor Humano como un pilar para ser fortalecido a partir de la promoción de la cultura ciudadana, la enseñanza de la educación vial y el control permanente de infracciones; todo esto con el objetivo de lograr la meta de reducción del 26% de las muertes en accidentes de tránsito en Colombia al 2021. Santiago de Cali, no es ajena a este fenómeno y es por ello por lo que viene implementando su Plan Local de Seguridad Vial, a través del comité Local, creado mediante decreto Municipal.

## 4.2 Marco legal

Como parte de la evaluación de la implementación del pilar estratégico de comportamiento humano del plan local de seguridad vial en Santiago de Cali 2018-2020, es necesario definir el marco legal colombiano sobre el cual se posa esta política pública. Aun cuando pareciese novedoso el tema de la seguridad vial en Colombia, es amplia la normatividad expedida por el gobierno nacional en torno a este tema y con el objetivo de reducir riesgos para los usuarios de las vías. A continuación enumeramos, de manera abreviada y sobre una línea de tiempo ascendente, algunas de estas normas colombianas de seguridad vial:

- RESOLUCIÓN 7733 DE 1997 (diciembre 23). “Por la cual se reglamenta el uso y especificaciones del cinturón de seguridad a todos los vehículos que circulen en el territorio nacional”.
- LEY 769 DE 2002 (agosto 6). “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
- RESOLUCIÓN 19200 DE 2002 (diciembre 20). "Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre"
- RESOLUCIÓN 1737 DE 2004 (julio 13). “Reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos” – Derogada por la RESOLUCIÓN 1080 DE 2019

- RESOLUCIÓN 1949 DE 2009 (julio 17). “Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a cinturones de seguridad para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia”.
- LEY 1383 DE 2010 (marzo 16). “Crea y define los requisitos para la expedición de la licencia de conducción y revisión técnico-mecánica”.
- LEY 1503 DE 2011 (diciembre 29). "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".
- DECRETO 2851 DE 2013 (diciembre 6). “Define las líneas de acción para la elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”
- LEY. 1696 DE 2013 (diciembre 19). “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”.
- LEY 1702 DE 2013 (diciembre 27). “Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV”.
- RESOLUCIÓN 217 DE 2014 (enero 31). “Por la cual reglamenta la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos y se dictan otras disposiciones”.
- RESOLUCIÓN 1223 DE 2014 (mayo 14). “Establece los requisitos para realizar el curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas”

- DECRETO 1079 DE 2015 (mayo 26). “Expide el decreto único compilatorio reglamentario del sector transporte”.
- RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 (junio 6). “Expide la guía para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial – PESV”.
- RESOLUCION 2273 DE 2014 (agosto 6). “Ajusta y amplía el plazo del plan nacional de seguridad vial 2011 – 2021”.
- RESOLUCIÓN 1885 DE 2015. (Reglamenta el manual de señalización Vial”.
- RESOLUCIÓN 2410 DE 2015 (Julio 17). “Expide el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicleta”.
- RESOLUCIÓN 3752 DE 2015 (octubre 6). “Establece las medidas y requisitos para los sistemas de seguridad activa y pasiva para vehículos automotores, remolques y semirremolques”.
- RESOLUCIÓN 1231 DE 2016 (abril 5). “Expide la guía metodológica y/o instrumentos para evaluación, emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV”.
- DECRETO 1310 DE 2016 (agosto 10). “ Aumenta el plazo para entrega y/o radicación del PESV”.
- LEY 1811 DE 2016 (octubre 21). “Otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional” .

- LEY 1843 DE 2017 (Julio 14). “Regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (Fotomultas).”
- RESOLUCIÓN 718 DE 2018 (marzo 22). “Reglamenta los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (Fotomultas).”
- RESOLUCIÓN 1298 DE 2018 (abril 27). “Expide los requisitos para el certificado de actitud física, mental y coordinación motriz para conducir”.
- RESOLUCIÓN 1487 DE 2018 (mayo 11). “Define los procesos y metodología de evaluación para los exámenes teóricos y prácticos para la obtención de la licencia de conducción”.
- RESOLUCIÓN 1080 DE 2019 (marzo 19). “Expide el reglamento técnico para el uso de cascos en motos y similares”.
- RESOLUCIÓN 1572 DE 2019 (mayo 3). “Expide el reglamento para la instalación y uso de cintas reflectivas en vehículos”.
- LEY 1964 DE 2019 (julio 11). “Expide la ley para promover el uso de vehículos eléctricos en Colombia”.
- LEY 1972 DE 2019 (julio 18). “Establece las medidas para la reducción de emisiones contaminantes en vehículos y demás fuentes móviles”.
- LEY 1955 DE 2019 (enero 25). “Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022”.

- LEY 1438 DE 2011. "Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021".
- LEY 2050 DE 2020. "Modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011".
- ACUERDO 0373 DE 2014. "Por el cual se adopta la revisión ordinaria del contenido de largo plazo, del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali".
- DECRETO 1156 2015 (diciembre 21). "Por Medio Del Cual se Crea el Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) del Municipio de Santiago de Cali".
- ACUERDO N° 396 DE 2016. "Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016 – 2019: Cali progresa contigo".
- DECRETO 4112.010.20.0332 DE 2019 (mayo 28). " Actualiza el Proyecto Plan integral de Movilidad Urbana (PIMU)".
- ACUERDO 0477 DE 2020. "Adopta el Plan de Desarrollo Cali Unidos por la Vida 2020 – 2023".
- DECRETO NO. 4112.010.20. 0512 DE 2018, "Crear el Comité Local de Seguridad Vial del Municipio de Santiago de Cali".
- ACTA DE REUNIÓN No. 4152.0.1.02 DE 2018 (noviembre 30). "Adopción del Plan Local de Seguridad Vial 2018 – 2021.

## **5. Metodología**

### **5.1 Tipo de investigación**

Se realizará una investigación cualitativa en cuanto a la verificación de los datos de los indicadores (su construcción y su importancia) propuestos dentro del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali 2018 – 2021 y su porcentaje de implementación a la fecha, relacionando las acciones implementadas con los resultados obtenidos en el pilar del comportamiento humano.

### **5.2 Método de investigación**

El método utilizado en la investigación se denomina causal comparativa, pues se revisará el porcentaje de implementación en cada uno de los programas y acciones propuestos en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali y su relación con los resultados obtenidos hasta el momento (meta de reducción de siniestralidad para el periodo 2018- 2020). Se pretende realizar la revisión y evaluación del cumplimiento de los indicadores propuestos dentro del pilar 3 del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali 2018 - 2021, denominado “comportamiento humano”, con el fin de evaluar su efectividad en la reducción de la siniestralidad vial en el Distrito de Cali.

### **5.3 Recolección de la información**

La recolección de la información proviene de publicaciones oficiales de la Alcaldía del Distrito de Santiago de Cali y de la empresa Urbavial S.A.S. Esta última fue la empresa encargada de la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial para el Distrito de Santiago de Cali, de acuerdo al convenio firmado entre la Alcaldía y la Universidad del Valle. También son fuentes de información el Ministerio de Transportes, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y demás publicaciones nacionales e internacionales sobre la materia que puedan proveer información que apoye y fundamente la investigación. Finalmente, se identificará la normatividad nacional y local vigente que conforma el marco normativo de la investigación.

## **6. Desarrollo de la Investigación**

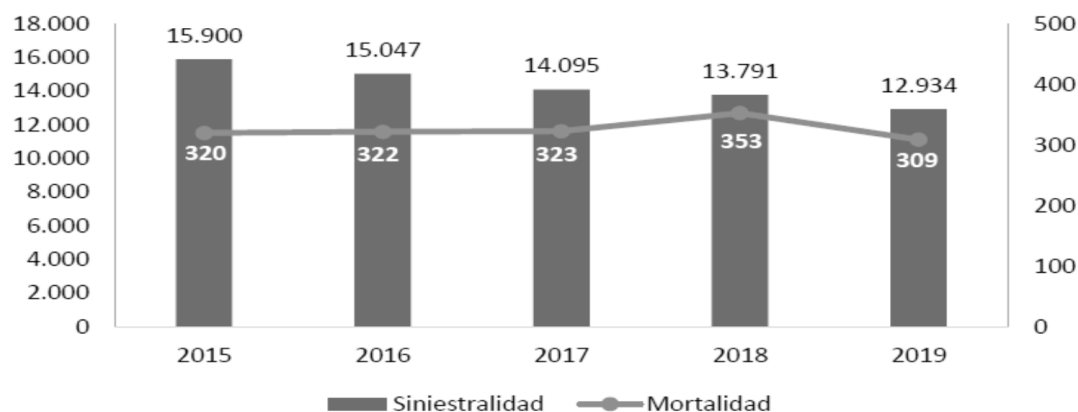
A partir de la información suministrada por la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, quien cumple la función de secretaria técnica en el Comité Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, se verificaron datos, estadísticas e información de las acciones implementadas dentro del pilar estratégico de Comportamiento Humano, evaluando la incidencia de las mismas en los resultados obtenidos durante los años 2019-2020, y el primer semestre del 2021 respecto a la meta propuesta en el Plan Local de Seguridad Vial en reducción de muertes por siniestros viales en el Distrito de Santiago de Cali.

Antes de iniciar el desarrollo de esta investigación causal – comparativa es importante aclarar que el grupo de trabajo no tendrá en cuenta la relación de las acciones adelantadas en el Pilar de Comportamiento Humano y las estadísticas de siniestralidad, las cifras del año 2018, por cuanto el Plan Local de Seguridad Vial en el Distrito de Santiago de Cali sólo fue adoptado a partir del 30 de noviembre del 2018 mediante el Acta de Reunión del Comité Local de Seguridad Vial No. 4152.0.1.02 y la implementación inició a partir del año siguiente, por lo cual no existe relación directa de los resultados en siniestralidad vial de ese año y la implementación del Plan Local de Seguridad Vial en el Distrito de Santiago de Cali. Aclarado este tema, la presente investigación sólo tendrá como referencias las cifras y estadísticas de siniestralidad vial y las acciones implementadas, en el Pilar Estratégico de Comportamiento Humano a partir de enero del año 2019 y hasta junio de 2021.

## 6.1 Revisión de la Implementación en el Año 2019

De acuerdo a las estadísticas oficiales, la Figura 3 indica que para en el año 2019 se presentó un total de 309 muertes en los 12934 siniestros viales ocurrido durante esta vigencia. Al comparar el periodo de enero a diciembre de 2019 con el mismo periodo en el 2018, se evidenció una reducción en la siniestralidad del 6,2%, (-857 casos). Ampliando esta comparación con los años 2015, 2016 y 2017 (periodo donde se presentaron los más altos picos de muertes en siniestros viales en el Distrito de Santiago de Cali, y que son la base para formular el objetivo del Plan Local de Seguridad Vial) se evidencia un descenso del 18,7%, 14,0% y 8,2% respectivamente. En cuanto a mortalidad, en el año 2019 se registró una reducción de 44 casos comparado con el mismo periodo del 2018; y al comparar esta cifra con los años 2016 y 2017, se evidencia una reducción de 13 y 14 casos respectivamente (Observatorio de la ANSV, 2021).

**Figura 3. Comparativo siniestralidad y mortalidad de enero a diciembre 2015 – 2019**



**Fuente:** Informe estadístico del Observatorio Local de Seguridad Vial (2021)

Cabe recordar en este punto que la reducción esperada a partir del 2019 era de 2,25% anual hasta el 2021 y se esperaba obtener una reducción del 7,65% en total durante los cuatro años de implementación (2018 a 2021), teniendo como línea base la presentada en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali (322 homicidios). Es importante aclarar que la meta para el año 2018 había sido ajustada a 1,12%, pues la administración municipal, esperaba que su implementación iniciase en el segundo semestre de ese año, lo cual no fue posible. A partir de la línea base del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali (322 muertes en siniestros viales), para el año 2019 se presentó una reducción de 13 casos, equivalente a una reducción del 4.03%, logrando superar la meta esperada para este año (2.25%). (Ver Tabla 4).

**Tabla 4. Comparativo Muertes por siniestros viales Línea base del PLSV y año 2019**

	<b>Línea base PLSV</b>	<b>2019</b>	<b>Diferencia</b>
<b>Número de Homicidios</b>	322	309	13
<b>%</b>	100%	95,97%	4,03%

**Fuente:** Elaboración propia, tomado de Observatorio Local de Seguridad Vial (2021)

Sin embargo, estos resultados no pueden ser atribuibles a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial, pues en la revisión del presupuesto de la Secretaría de Movilidad y su ejecución para el 2019, no se identifica una ficha específica para la implementación del Plan Local de Seguridad Vial para el Distrito de Santiago de Cali, puesto que los proyectos ejecutados son los

mismos que se han venido ejecutando desde años anteriores y con cuantías aún mayores que la presupuestada para el 2019.

**Tabla 5. Ejecución presupuestal secretaría de Movilidad Año 2019**

<b>Detalle</b>	<b>Presupuesto actual</b>	<b>Ejecución RPC</b>	<b>% Ejecución</b>
** Ce.gestor/pos.presupestaria	210.203.359.385	195.401.762.676	93%
* 4152 Secretaria de movilidad	210.203.359.385	195.401762.676	93%
<b>FUNCIONAMIENTO</b>	392.493.428	18.825.100	5%
99999999 Genérico	392.493.428	18.825.100	5%
<b>INVERSIÓN</b>	209.810.865.957	195.382.937.576	93%
Reservas excepcionales 2018	3.648.305.626	3.601.196.652	99%
Cultura y educación vial	1.344.592.130	1.139.139.733	85%
Recuperación de cartera morosa	1.409.600.800	1.289.918.476	92%
Infraestructura física y tecnológica	794.190.000	72.265.272	9%
Centro de enseñanza automovilística	152.420.000	3.002.148	2%
Señalización vertical	200.000.000		0%
Señalización horizontal	2.760.000.000	1.031.687.664	37%
Mantenimiento de red semaforizada	4.139.403.001	2.151.718.464	52%
Sistema de gestión de calidad	109.911.000	57.309.200	52%
Mejora nivel satisfacción usuarios MIO	130.813.910.000	130.368.938.464	100%
Ampliación cobertura y seguridad vial	58.435.045.534	54.092.077.011	93%
** Grupo control y seguridad vial	45.390.566.548	42.418.972.367	93%
Otras actividades seguridad vial	13.044.479.986	11.673104.644	89%
Zonas de estacionamiento regulador ZER	6.003.486.866	1.575.684.492	26%

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad

Como se puede evidenciar, desde años anteriores a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial, la Secretaría de Movilidad de Cali (antes Secretaría de Tránsito y Transporte) viene desarrollando acciones permanentes para mejorar las conductas de los actores viales mediante el Proyecto No. 33193 que viene desarrollándose desde años anteriores a través de la entonces área de educación y cultura.

**Tabla 6. Proyectos, actividades y ejecución presupuestal de la secretaría de Tránsito y Transporte en el área de educación y cultura vial Año 2018**

Detalle	Presupuesto Disponible	Ejecución RPC
** Ce.gestor/Pos.presupuestaria	9.451.087.656	142.440.740.412
* 4152 SECRETARIA DE MOVILIDAD	9.451.087.656	142.440.740.412
<b>RESERVAS EXCEPCIONALES 2017-2018</b>		1.927.108.417
02033164 fortalecimiento en la formación de cultura vial		355.847.644
17033171 fortalecimiento en la demarcación vial de Cali		529.197.386
17033172 fortalecimiento en la red semaforizada de Cali		1.042.063.387
<b>FUNCIONAMIENTO</b>	<b>8.318.907</b>	<b>4.955.009</b>
99999999 genérico	8.318.907	4.955.009
<b>INVERSION</b>	<b>9.442.768.749</b>	<b>140.508.676.986</b>
<b>CULTURA Y EDUCACION VIAL</b>	<b>932.761.556</b>	<b>1.446.627.710</b>
BP020331931010101 Capacitar en educación vial a infractores	14.082.000	435.918.000
BP020331931010102 Realizar la Sistematización de los infra	4.200.000	64.200.000
BP020331931010103 Capacitar en educación vial a infractores	373.255.807	
BP020331931010105 Realizar la Sistematización de los infra	22.500.807	
BP020331931010106 Realizar la Sistematización de los infra	14.699.193	
BP020331931010107 Capacitar en educación Vial	910.000	313.510.000
BP020331931010108 Capacitar en educación Vial	8.348.193	92.396.000
BP020331931020101 Realizar campañas educativas en seguridad vial	93.615.471	105.494.529
BP020331931020102 Adquirir material educativo para el desarrollo de campañas educativas	58.140.000	46.870.000

BP020331931020103	Adquirir Equipos tecnológicos para el desarrollo de las actividades del área	100.000.000	
BP020331931020106	Realizar campañas educativas	191.827.071	211.942.195
BP020331931020107	Adquirir material educativo	23.503.014	26.496.986
BP020331931030101	Sensibilizar a grupos organizados y no organizados	12.200.000	149.800.000
BP020331931030102	Adquirir material pedagógico para la sensibilización de usuarios de las vías	15.480.000	

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad

A través de este proyecto se llevan a cabo las actividades educativas y de formación ciudadana de tipo misional (corresponden a la misión legal y permanente de los organismos de movilidad de acuerdo a la ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito), que han venido siendo desarrolladas a través del equipo de Educación y Cultura (antes, área de Educación y Cultura Vial), tal como se evidencia en el plan de acción del año 2018. (Ver Tabla 7).

**Tabla 7. Plan de Acción Área de Educación y Cultura Año 2018**

No	Actividades	Tareas	Meta por actividad	Productos (bienes o servicios) entregados
1	Comunidades Educativas Seguras: Patrullas escolares	Reestructuración de la capacitación.	Conformación de 24 patrullas escolares con seguimiento	Patrullas escolares conformadas con seguimiento
		Diseñar e implementar el formato compromiso docente- instructor (anexo al oficio remisorio de servicio)		
		Conformación de patrullas escolares		
		Realizar seguimiento concertado con la IE (informe de evidencias fotos, videos, etc.).		
2	Comunidades Educativas Seguras: Sensibilización comunidad educativa	Charla a comunidad educativa de la IE	2520 personas de comunidad educativa sensibilizadas en seguridad vial	Sensibilizaciones realizadas
		Charla a estudiantes de básica primaria y bachillerato.		
		Sensibilización práctica: Parque Móvil Infantil de Tránsito.		

3	Comunidades Educativas Seguras: Sensibilización Cátedra ed. Vial Ley 1503 de 2011. Directiva ministerial No. 13. Ley 115/94. Enfoque del decreto 463 de 1938.	Estructurar charla de sensibilización en la cátedra.	Realización de sensibilización en cátedra de educación vial a 40 docentes.	Charla educativa estructurada con metodología y contenidos realizada a docentes
		Realizar charla a 20 instituciones o sedes educativas.		
4	Comunidades Educativas Seguras: Servicio Social	Realizar la capacitación teórica en servicio social en tránsito a los estudiantes de bachillerato	Implementación de 16 servicios sociales en tránsito	Capacitación en servicio social de tránsito con seguimiento
		Realizar seguimiento de las horas prácticas.		
5	Grupos organizados: Capacitación Conductores Transporte Escolar/Especial	dictar la charla educativa	Realización de charlas educativas	Charla educativa realizada
6	Capacitación Servicio Público Pasajeros Capacitación Taxista Pro	Dictar la capacitación	Capacitar a 800 taxistas pro	Conductores servicio individual capacitados como taxistas Pro
		Definición de contenidos pedagógicos.		
		Formulación de curso virtual propuesta para el 2019		
7	Capacitación a prestadores de servicio transporte público colectivo o masivo.	Dictar la capacitación a prestadores servicio público pasajeros según programación	Capacitar conductores de transporte colectivo y masivo	Conductores servicio público o masivo capacitados en seguridad vial y afines
		Dictar la capacitación a prestadores servicio masivo de pasajeros según programación		
8	Capacitación población especial Adulto mayor	Dictar la charla educativa según programación	Grupos organizados sensibilizados en seguridad vial y afines	personas de grupos capacitadas en seguridad vial
	Capacitación población especial Discapacidad			
	Sensibilización grupos /Empresas y grupos organizados y colectivos específicos (bici usuarios, peatones)			
9	Curso a Infractores	Fortalecimiento en metodologías pedagógicas.		Usuarios infractores capacitados

		Programar jornadas de revisión y evaluación del proceso.	Conductores infractores capacitados	
		Realización de la capacitación a conductores infractores	Cursos para infractores realizados (Ley 769/02)	Cursos para infractores realizados
		Alistamiento de documentos para auditorias.		
10	Capacitación a Reguladores	Realización de la capacitación para reguladores de tránsito.	60 reguladores de tránsito capacitados	Grupo de reguladores capacitados
11	Campaña educativa (Estrategia integral Hagamos de la Vía un lugar seguro para la Vida)	Campañas educativas: Activaciones pedagógicas – Test drive	3 test drive realizados	Test drive realizados
		Activaciones pedagógicas – Eventos conmemorativos, ferias exposiciones, congresos y fechas especiales	30 activaciones en eventos, temas varios y feria de Cali realizadas	Activaciones realizadas
		Activaciones pedagógicas – Peatones - consumo responsable - otros		
		Activaciones pedagógicas – Feria de Cali		
		Aula Móvil - ciclista – conductor	Aulas móviles a usuarios de la vía realizadas	Aulas móviles realizadas
		Aula Móvil - Puntos Seguros CESV		
		Acciones de divulgación en educación vial por medios digitales	120 publicaciones en medios digitales propios.	publicaciones en medios digitales del organismo

**Fuente:** Área de Educación y Cultura Vial de la Secretaría de movilidad

Estas actividades del 2018 no distan mucho de las realizadas durante el 2019 y el 2020, pues la ficha de ejecución presupuestal continúa siendo la misma, aun cuando para estos últimos dos años ya se encontraba en ejecución el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali. Solo se pudo evidenciar que para el año 2021 fueron modificados algunos proyectos y se incluyeron dos nuevos que hacen referencia específica a la implementación del Plan. Es importante aclarar en este punto, que el año 2019 correspondió al último año del gobierno saliente del Alcalde

Norman Maurice Armitage, a partir de enero del 2020 inició una nueva administración municipal en cabeza del Alcalde Jorge Iván Ospina, la cual terminará en diciembre del 2023. Dentro del plan de desarrollo de la Administración Armitage 2016 – 2019, la meta propuesta era la de formular el Plan Local, no de implementar (Ver Tabla 8).

**Tabla 8. Indicadores Programa: Regulación, Control y Gestión para la optimización del tráfico y la Seguridad Vial**

Área funcional	Indicador producto	Unidad medida	Línea de base 2015	Meta 2016/2019	Responsable	Articulación de indicadores
42010050008	Estrategia para la seguridad vial implementada	Porcentaje	0	100	Secretaria de movilidad	R
42010050009	Sistema de información geográfico para la planificación de la señalización vial implementado, articulado con la IDESC	Porcentaje	0	100	Secretaria de movilidad	
42010050010	Señalización horizontal de la red vial instalados	M <sup>2</sup>	467.758	700.000	Secretaria de movilidad	R
42010050011	Señalización vertical vial instalados	Numero	4.875	8.500	Secretaria de movilidad	R
42010050012	Intersecciones de la red semaforizada con mantenimiento	Numero	276	468	Secretaria de movilidad	R
42010050013	Vehículos de tracción animal sustituidos por vehículos de tracción mecánica (Censo 2005)	Numero	275	879	Secretaria de movilidad	

42010050014	Estudios para la movilidad elaborados	Numero	0	4	Secretaria de movilidad	R
42010050015	Plan especial de estacionamiento en vía y fuera de vía pública formulado	Numero	0	1	Secretaria de movilidad	
42010050016	Centro de enseñanza automovilística municipio de Cali fortalecido	Numero	1	1	Secretaria de movilidad	
42010050017	Infraestructura física y tecnológica para atención de la movilidad mejoradas	Numero	1	1	Secretaria de movilidad	
42010050018	Plan local seguridad vial formulado	Numero	0	1	Secretaria de movilidad	R
42010050019	Política pública de movilidad segura, saludable, sostenible y accesible formulada	Numero	0	1	Departamento Administrativo de Planeación Municipal Secretaria de Movilidad	R

**Fuente:** Plan de Desarrollo del Municipio Santiago de Cali 2016 – 2019 “Cali Progresa Contigo”

En la nueva administración municipal de Jorge Iván Ospina, se incluyó dentro de su plan de desarrollo la implementación de 51 acciones del Plan Local de Seguridad Vial, durante la vigencia 2020 – 2023. (Ver Tabla 9).

**Tabla 9. Indicadores de Producto: Programa Regulación, Control y Gestión Inteligente del Tránsito.**

Área funcional	Indicador producto	Unidad medida	Línea de base 2019	Meta	Organismo responsable	Articulación con otros instrumentos
53040050001	Mantenimiento de la red semaforizada en Cali realizada	Numero	1	1	Secretaria de movilidad	I.B 53008 P.M.53040052 PIMU
53040050002	Puntos de la red vial del Distrito de Cali señalizados	Numero	12.802	18.000	Secretaria de movilidad	PDCC I.B 53008 P.M.53040052 PIMU
53040050003	Operativos en vía para el control de vehículos automotores realizados	Numero	1.000	5.000	Secretaria de movilidad	I.B 53008 P.M.53040051 PIMU
53040050004	Plan especial de transporte de carga y logística para Cali formulado	Numero	0	1	Secretaria de movilidad	I.B 53008 P.M.53040052 PIMU
53040050005	Acciones del plan local de seguridad vial implementados	Numero	2	51	Secretaria de movilidad	I.B 53008 P.M.53040051 PIMU
53040050006	Infraestructura física y tecnológica para una atención efectiva integral al usuario realizada	Numero	1	1	Secretaria de movilidad	I.B 53008 P.M.53040052
53040050007	Centro de enseñanza automovilística de Distrito de Cali operando	Numero	1	1	Secretaria de movilidad	I.B 53008 P.M.53040051
53040050008	Zonas especiales de estacionamiento. ZER implementadas	Numero	0	8	Secretaria de movilidad	P.M.53040052 PIMU

**Fuente:** Plan de Desarrollo del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali 2020 – 2023 “Cali Unida por la Vida”

Es así como en el año 2020 se observa que fueron asignados recursos para el proyecto identificado con el No. 33193: Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali, que corresponde a el mismo proyecto (con un nombre diferente) que se ha venido ejecutando a través del área de educación y cultura vial de la secretaría de Movilidad. Sólo a partir del año 2021, se modificaron los códigos de los proyectos ejecutados por este organismo y se asignaron recursos a través de tres nuevos proyectos para la implementación de las acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial:

2981- Implementación del Plan Local de Seguridad Vial en el Distrito de Santiago de Cali, 3025 – Fortalecimiento del Desarrollo de Estrategias de Promoción y Pedagogía para lo movilidad Sustentable en Santiago de Cali y el proyecto 3046- Capacitación en buenas conducta y prácticas de movilidad segura a los actores viales en Cali, que resulta ser el mismo que en 2020 estaba denominado 33193 – Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial (Ver Tabla 10).

**Tabla 10. Proyectos de la Secretaría de Movilidad Año 2020**

Proyecto	Detalle
33186	Recuperación de la cartera morosa de infractores de la vía en la secretaria de movilidad municipio de Santiago de Cali

<b>33187</b>	Fortalecimiento de los espacios físicos y tecnológicos para la atención ciudadana de la secretaria de Movilidad de Santiago de Cali
<b>33188</b>	Fortalecimiento al centro de enseñanza automovilística de municipio de Santiago de Cali
<b>33189</b>	Mejoramiento de la señalización vial en el municipio de Cali
<b>33190</b>	Fortalecimiento en la señalización horizontal de la red vial municipio de Cali
<b>33191</b>	Mejoramiento de la red semaforizada del municipio de Cali
<b>33192</b>	Fortalecimiento de los sistemas de gestión y control integrados en la secretaria de movilidad municipio de Santiago de Cali
<b>33193</b>	Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali
<b>33194</b>	Fortalecimiento del Sistema de Transporte Masivo – MIO en Santiago de Cali
<b>33185</b>	Control y regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial del Municipio de Cali

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad

Además, se presentan los proyectos y presupuestos de la Secretaría de Salud en la siguiente tabla:

**Tabla 11. Proyectos y presupuesto asignado de la Secretaría de Movilidad Año 202**

<b>Proyecto</b>	<b>Detalle</b>
2783	Fortalecimiento de la Gestión inteligente para la Regulación y Control del Tránsito en Santiago de Cali
2813	Mejoramiento de la infraestructura física y tecnológica para una atención efectiva al usuario de la secretaria de movilidad

2814	Ejecución de Recursos FESDE para la Operación del Sistema de Transporte Masivo
2863	Fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión en la secretaria de Movilidad para dar cumplimiento a las políticas institucionales
2902	Mantenimiento de la red semaforizada en Santiago de Cali
2903	Servicio del Centro de Enseñanza Automovilística del Distrito de Santiago de Cali
2981	Implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali
3025	Fortalecimiento del Desarrollo de Estrategias de promoción y pedagogía para la Movilidad sustentable en Santiago de Cali
3044	Recuperación de Cartera Morosa por Infracciones de Tránsito en Santiago de Cali
3046	Capacitación en buenas conductas y prácticas de movilidad seguras a los actores viales en Cali
3056	Fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana para la movilidad de Santiago de Cali
3058	Construcción de ciclo parqueaderos en puntos atractores de viaje en Santiago de Cali
3059	Implementación de ciclo infraestructura en calzada en Santiago de Cali
3061	Mejoramiento de la Señalización vial, en Santiago de Cali
3093	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 2 de Santiago de Cali
3108	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 16 de Santiago de Cali
3168	Mejoramiento de la Movilidad y Señalización vial, en la Comuna 22 de Santiago de Cali
3169	Mejoramiento de la Movilidad y Señalización vial, en la Comuna 19 de Santiago de Cali
3170	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 15 de Santiago de Cali
3221	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 17 de Santiago de Cali

3497	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 54 - La Buitrera de Santiago de Cali
3552	Mejoramiento del Sistema Inteligente del Transporte Masivo - MIO en Santiago de Cali

---

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad.

Adicional al cambio en los proyectos a ejecutar por el organismo, se reestructuró la organización interna de la Secretaría de Movilidad, creando nuevos equipos de trabajo, de acuerdo a la Resolución No. 4152.010.21.0.0195 del 16 de marzo de 2021; entre los cuales se activó el equipo de Seguridad Vial a cargo de la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial. Este equipo de trabajo tiene a su cargo el seguimiento a la implementación de las acciones de cada uno de los cinco (5) programas definidos en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, para el pilar del Comportamiento Humano.

Por todo lo anterior, se puede deducir que los resultados obtenidos en la reducción de 13 muertes por siniestros viales en Santiago de Cali durante el año 2019, que equivale a un 4.03% frente a la línea base y el objetivo propuesto en el Plan, no corresponderían a la implementación de las acciones propuestas en el pilar de Comportamiento Humano del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali 2018 – 2021, por cuanto las actividades realizadas durante ese año ya venían siendo desarrolladas de manera regular desde años anteriores y no se evidencia una ejecución ni presupuestal, ni práctica de las acciones previstas en el Plan Local.

## 6.2 Avances durante el Año 2020

El año 2020 es un año totalmente atípico no sólo para el Distrito de Santiago de Cali, sino para todas las ciudades del mundo, por cuenta de la pandemia por COVID 19, y la consecuente emergencia sanitaria decretada por el Gobierno Nacional, a través de la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, lo que suscitó con Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 la declaración del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional.

Por lo anterior, mediante el Decreto No. 4112.010.20.0742 del 24 de marzo de 2020, el Alcalde del Distrito de Santiago de Cali, siguiendo las instrucciones contenidas en el Decreto Nacional No. 457 de marzo 22 de 2020, ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del día 25 de marzo de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 13 de abril de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19. Esta medida se extendió hasta el mes de agosto del mismo año, lo que generó que más de 70% de los habitantes de la ciudad no pudieran movilizarse por las vías del Distrito Especial de Santiago de Cali durante poco más de 5 meses.

Posteriormente, a partir del 1 de septiembre de 2020 empezó una nueva fase, donde cambió el concepto de Aislamiento Preventivo Obligatorio, al nuevo concepto de Aislamiento Selectivo,

de distanciamiento y responsabilidad individual, lo que permitió poco a poco la reactivación gradual de ciertas actividades económicas, comerciales y sociales y la flexibilización de quienes requerían movilizarse, aumentando a cerca del 50% la presencia de actores viales en las vías del Distrito hasta final del año 2020.

Con todo lo anterior, se esperaba una reducción amplia de los siniestros viales en las ciudades colombianas (incluyendo el Distrito de Cali), pues hubo menos vehículos y personas en las calles. Esto significó una menor ocupación vial por parte de vehículos automotores y no automotores (bicicletas) y la presencia permanente de las autoridades en corredores principales, además de todo el sistema de monitoreo de infracciones de tránsito (foto detecciones) activado.

Con todo el panorama descrito anteriormente, entre enero y diciembre del año 2020 se evidenció una reducción en la siniestralidad del 33,0%, (-4.267 casos), con respecto al mismo periodo del 2019. Al comparar la siniestralidad con el 2015, 2016, 2017 y 2018 se observa un descenso del 45,5%, 42,4%, 39,5% y 37,2% respectivamente. En cuanto a mortalidad en el año 2020 se registró una reducción de 9 casos comparado con el mismo periodo del 2019. Al compararlo con el 2018, se evidenció una reducción de 53 casos.

**Tabla 12. Comparativo Muertes por siniestros viales Línea base del PLSV y años 2018, 2019 y 2020**

Línea base PLSV	2018	2019	2020	Diferencia respecto al	Diferencia con la línea
-----------------	------	------	------	------------------------	-------------------------

					<b>año anterior</b>	<b>base del PLSV</b>
<b>Número de Homicidios</b>	322	353	309	300	9	22
<b>%</b>	100%	109%	95,97%	93,16%	2,81%	6,84%

**Fuente:** Informe Observatorio Local de seguridad Vial año 2020

La reducción de muertes por siniestros viales en el Distrito de Santiago de Cali durante el año 2020 respecto a la línea base propuesta en el Plan Local de Seguridad vial fue de 6.84%, equivalente a 22 casos menos. Respecto al año 2019 fueron 9 casos menos (-2,81%). Sin embargo, y debido también a la Pandemia, las acciones previstas en el pilar estratégico del comportamiento humano, tampoco pudieron ser desarrolladas durante este año, por lo cual no sería preciso definir que esta reducción en las muertes por siniestros viales en el 2020 sean una consecuencia de la implementación del Plan Local de seguridad vial para el Distrito de Santiago de Cali, máxime cuando la reducción debería haber sido mucho mayor si se tiene en cuenta las situaciones especiales (antes descritas) generadas por cuenta de la pandemia del COVID 19.

Ahora bien, al indagar con los funcionarios encargados de la implementación de las acciones del plan local de seguridad vial para el Distrito de Santiago de Cali sobre la baja reducción de los siniestros viales durante el año 2020 (a pesar de la pandemia), explicaron que al salir de circulación diaria cerca del 70% del parque automotor, se generaron grandes espacios vacíos en las vías; hubo una menor ocupación de la infraestructura vial lo que motivó a muchos conductores a exceder los límites de velocidad, sumado al aumento de infracciones de alto riesgo como cruzar la

intersección con el semáforo en rojo, realizar giros prohibidos y transitar en sentido contrario, todos estos comportamientos humanos indebidos.

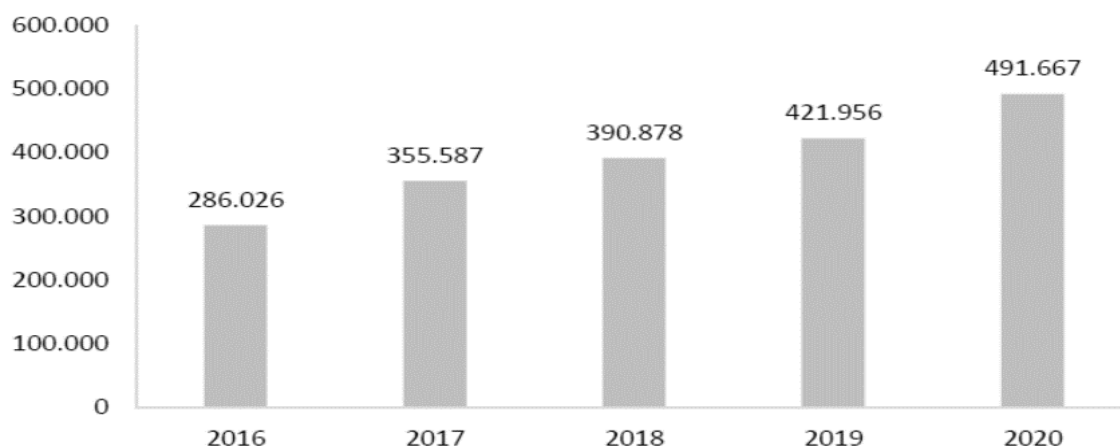
Todo esto contrasta con el fortalecimiento de los controles de las autoridades durante este año, pues se observa un aumento significativo en el número de comparendos impuestos por estas infracciones al comparar las cifras de los años 2016 al 2020.

**Tabla 13. Principales hipótesis de los siniestros viales en Cali - Año 2020**

<b>Hipótesis</b>	<b>Cantidad</b>
No mantener distancia de seguridad	1828
Desobedecer señalización	575
No respetar prelación	319
Adelantar en zona prohibida	228
Semáforo en rojo	217
Poner en marcha un vehículo sin precaución	175
Reverso imprudente	146
Cruzar sin observar	131
Embriaguez	66
Aprovisionamiento indebido	66

**Fuente:** Informe Observatorio Local de seguridad Vial año 2020

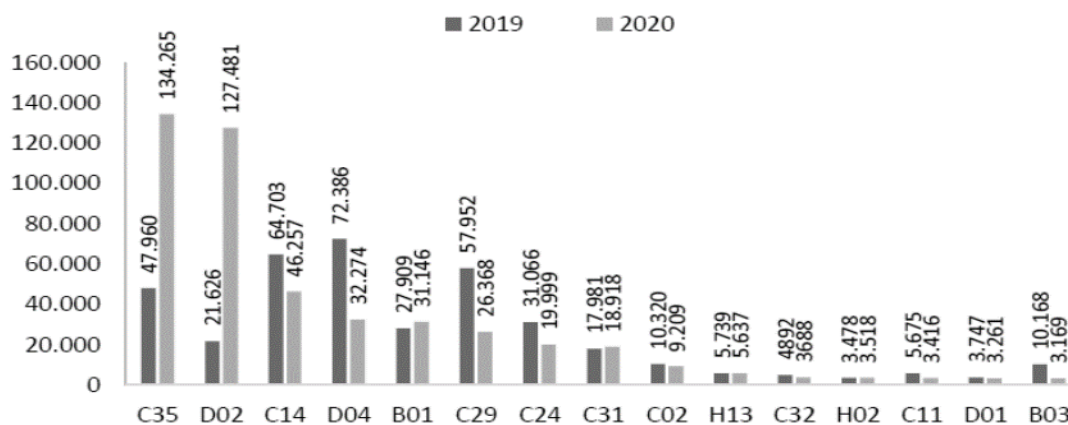
Además, el comparativo de infracciones impuestas en el periodo 2016 – 2020 ofrece el siguiente comportamiento:

**Figura 4. Comparativo Infracciones Impuestas, periodo 2016 -2020**

**Fuente:** Informe Observatorio Local de Seguridad Vial año 2020

Todo esto refuerza aún más la hipótesis que el mal comportamiento humano es el factor preponderante en los siniestros viales en el Distrito de Santiago de Cali, por encima de hipótesis asociadas a problemas mecánicos de los vehículos o el mal estado de las vías. La más clara evidencia de esto lo hallamos en el ranking local de infracciones frecuentes, donde la mayoría de ellas se encuentra asociada a factores humanos como el desconocimiento de las normas, el olvido de las obligaciones documentales (seguros obligatorios, licencias de conducción o revisiones técnico-mecánicas vencidas) o acciones temerarias y de alto riesgo como exceder los límites de velocidad o cruzar en rojo.

**Figura 5. Ranking de Infracciones frecuentes impuestas en Santiago de Cali Año 2020**



**C35 Revisión Técnico-Mecánica y de gases**

**D02 Seguro Obligatorio**

**C14 Transitar por sitios u horarios Prohibidos (pico y Placa)**

**B01 No portar Licencia de Conducción**

**C29 Exceder el límite de Velocidad**

**C24 Infracciones en Motocicleta**

**C31 No respetar las señales de tránsito o del Agente**

**C02 Estacionar en Sitios prohibidos**

**H13 Comparendo Pedagógico**

**C32 No respetar el paso de peatones**

**H02 No portar Licencia de Tránsito**

**C11 No portar el equipo de prevención y seguridad**

**D01 Conducir sin haber obtenido la licencia de conducción**

**B03 Conducir sin placa o con ella ilegible**

**Fuente:** Informe Observatorio Local de Seguridad Vial año 2020

En cuanto a la ejecución presupuestal del año 2020, al igual que en el año 2019, tampoco se evidencia un rubro específico para la implementación del Plan Local, manteniéndose el mismo proyecto del 2019: Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali.

**Tabla 14. Ejecución presupuestal por proyectos de la Secretaría de Movilidad Año 2020**

<b>Proyecto</b>	<b>Detalle</b>	<b>Presupuesto ejecutado</b>	<b>% Ejecución</b>
<b>33186</b>	Recuperación de la cartera morosa de infractores de la vía en la secretaria de movilidad municipio de Santiago de Cali	553.965.516	61%
<b>33187</b>	Fortalecimiento de los espacios físicos y tecnológicos para la atención ciudadana de la secretaria de Movilidad de Santiago de Cali	695.476.146	93%
<b>33188</b>	Fortalecimiento al centro de enseñanza automovilística de municipio de Santiago de Cali	8.690.688	100%
<b>33189</b>	Mejoramiento de la señalización vial en el municipio de Cali	22.400.505	17%
<b>33190</b>	Fortalecimiento en la señalización horizontal de la red vial municipio de Cali	0	0%
<b>33191</b>	Mejoramiento de la red semaforizada del municipio de Cali	152.634.106	60%
<b>33192</b>	Fortalecimiento de los sistemas de gestión y control integrados en la secretaria de movilidad municipio de Santiago de Cali	534.722.076	63%
<b>33193</b>	Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali	37.979.730	68%

<b>33194</b>	Fortalecimiento del Sistema de Transporte Masivo – MIO en Santiago de Cali	122.671.383.233	79%
<b>33185</b>	Control y regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial del Municipio de Cali	46.938.994.594	72%

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad – Elaboración Propia

### 6.3 Avances durante lo corrido del Año 2021

Sumado a las graves consecuencias de las medidas adoptadas hasta ese momento para mitigar el aumento de casos por cuenta de la Pandemia del Covid 19, el año 2021 ha traído consigo uno de los paros nacionales más largos de la última década en Colombia. Una de las ciudades más afectada por el estallido social que inició el 28 de abril del 2021 y que duró más de tres meses en todo el país, fue Santiago de Cali. En este Distrito especial las manifestaciones y actos de protesta desencadenaron a la par hechos vandálicos a través de los cuales se destruyó casi toda la infraestructura del transporte masivo MIO; el sistema de cámaras de foto detección de la ciudad que incluía 40 equipos; la pérdida de más de 1000 señales de tránsito y poco más de la tercera parte de las intersecciones semaforizadas resultaron destruidas o averiadas, dejándolas fuera de servicio.

Todo este caos requirió de la atención permanente de las autoridades y afectó enormemente las finanzas del Gobierno local, lo que nuevamente desplazó a un segundo plano los planes, programas y proyectos que se tenían previstos a ejecutar, incluyendo el Plan Local de Seguridad

Vial, en su pilar estratégico del Comportamiento Humano. Para el año 2021 se incluyeron por primera vez, desde la adopción del plan en el 2018, recursos específicos para la implementación de las acciones del Plan Local de Seguridad Vial, Sólo a finales de este año se ejecutarán la mayor parte de estos recursos.

**Tabla 15. Cuadro de ejecución presupuestal de la Secretaría de Movilidad de Cali  
Primer semestre 2021**

<b>Proyecto</b>	<b>Detalle</b>	<b>Presupuesto ejecutado</b>	<b>% Ejecución</b>
2783	Fortalecimiento de la Gestión inteligente para la Regulación y Control del Tránsito en Santiago de Cali	12.453.218.307	20,1%
2813	Mejoramiento de la infraestructura física y tecnológica para una atención efectiva al usuario de la secretaria de movilidad	52.256.000	16,9%
2814	Ejecución de Recursos FESDE para la Operación del Sistema de Transporte Masivo	0	0,0%
2863	Fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión en la secretaria de Movilidad para dar cumplimiento a las políticas institucionales	1.489.657.500	50,1%
2902	Mantenimiento de la red semaforizada en Santiago de Cali	829.642.550	27,7%
2903	Servicio del Centro de Enseñanza Automovilística del Distrito de Santiago de Cali	0	0,0%
2981	Implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali	21.440.000	2,6%
3025	Fortalecimiento del Desarrollo de Estrategias de promoción y pedagogía para la Movilidad sustentable en Santiago de Cali	192.213.500	17,3%

3044	Recuperación de Cartera Morosa por Infracciones de Tránsito en Santiago de Cali	395.866.500	32,9%
3046	Capacitación en buenas conductas y prácticas de movilidad seguras a los actores viales en Cali	247.006.000	25,2%
3056	Fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana para la movilidad de Santiago de Cali	139.360.000	46,5%
3058	Construcción de ciclo parqueaderos en puntos atractores de viaje en Santiago de Cali	0	0,0%
3059	Implementación de ciclo infraestructura en calzada en Santiago de Cali	54.984.000	3,4%
3061	Mejoramiento de la Señalización vial, en Santiago de Cali	454.836.000	15,1%
3093	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 2 de Santiago de Cali	0	0,0%
3108	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 16 de Santiago de Cali	0	0,0%
3168	Mejoramiento de la Movilidad y Señalización vial, en la Comuna 22 de Santiago de Cali	0	0,0%
3169	Mejoramiento de la Movilidad y Señalización vial, en la Comuna 19 de Santiago de Cali	0	0,0%
3170	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 15 de Santiago de Cali	0	0,0%
3221	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 17 de Santiago de Cali	0	0,0%
3497	Mejoramiento de la Señalización vial, en la Comuna 54 - La Buitrera de Santiago de Cali	0	0,0%
3552	Mejoramiento del Sistema Inteligente del Transporte Masivo - MIO en Santiago de Cali	0	0,0%

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad – Elaboración Propia

Las acciones pedagógicas y de formación ciudadana que ya venía desarrollando el área de educación y cultura (hoy equipo de trabajo de educación y cultura) a través del proyecto 33193, continúan realizándose durante este año a través del proyecto No. 3046 con el mismo nombre: Capacitación en buenas conductas y prácticas de movilidad seguras a los actores viales en Cali con una ejecución acumulada al 31 de julio de 2021 de tan solo el 30.7%.

Indagando con la líder de ese equipo de trabajo, dicha ejecución corresponde a los honorarios de los 31 contratistas (Prestadores de Servicios), entre los cuales se encuentran profesionales de diferentes disciplinas; personal técnico (en su mayoría instructores contratados para dictar los cursos a infractores o acompañar las campañas en vía) y personal asistencial (secretarías). Esta ejecución en este proyecto en particular resulta similar a lo ejecutado en el mismo proyecto durante el 2020, pues el número de PS (Prestadores de servicios) es casi igual (en 2020 eran 29 y en 2021 son 31). Esto demuestra que desde este equipo de trabajo no ha habido un cambio significativo en su plan de acción del 2021 respecto al 2020, por lo cual no se evidencia relación en el aumento de actividades propias de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Cali.

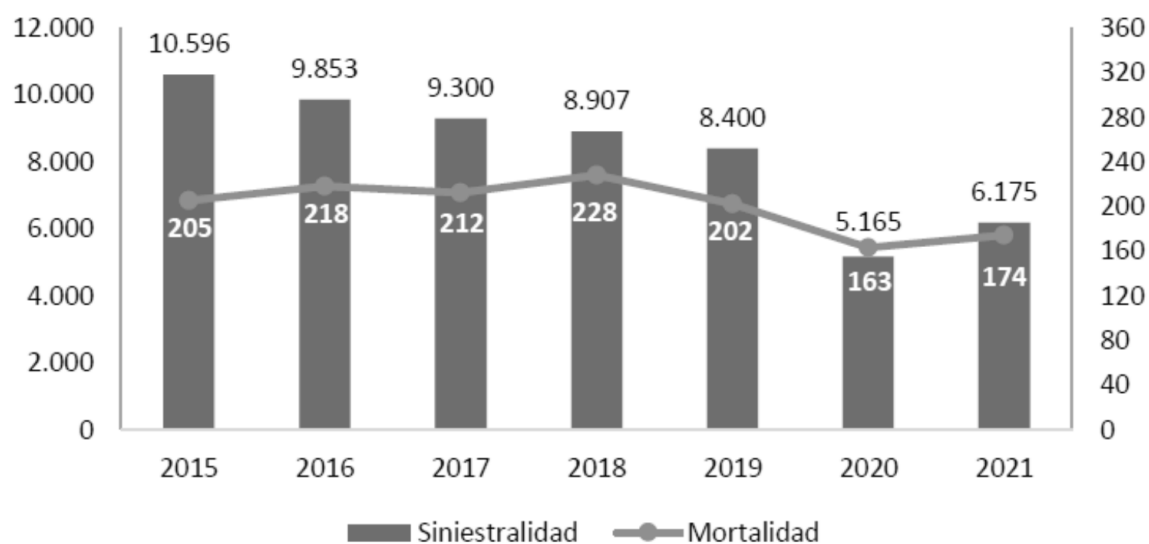
En cuanto al nuevo proyecto No. 2981: Implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, la ejecución presupuestal resulta aún más pobre, con un acumulado de tan solo el 5% del presupuesto definitivo. Estos recursos equivalen a la contratación de un

profesional que tiene a su cargo el seguimiento de la implementación de todos los proyectos y sus acciones del Plan Local de seguridad vial.

Finalmente, encontramos el proyecto No. 3025: Fortalecimiento del Desarrollo de Estrategias de promoción y pedagogía para la Movilidad sustentable en Santiago de Cali con una ejecución acumulada al 31 de julio de 2021 de tan sólo el 25.9% y a través del cual se contrataron 6 profesionales (en su mayoría ingenieros) y 1 asesor de cultura ciudadana para adelantar actividades de elaboración de pliegos, estudios de mercado, organización de las acciones y su implementación en el segundo semestre de 2021. Uno de estos profesionales tiene a cargo la elaboración del Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas (una de las acciones previstas en el Plan Local dentro del pilar del comportamiento humano) y dos más deben adelantar la revisión y actualización del Plan hasta el año 2023 (finalizando el gobierno del actual alcalde)

Sin embargo, las cifras en reducción de siniestros viales y muertes que venía a la baja desde el 2018, cambió en el 2021. Entre enero y agosto del año 2021 se evidencia un incremento en la siniestralidad del 19,6%, (+1010 casos), con respecto al mismo periodo del 2020, al comparar la siniestralidad con el 2016, 2017, 2018 y 2019 se evidencia un descenso del 37,3%, 33,6%, 30,7% y 26,5% respectivamente. En cuanto a mortalidad, en el año 2021 se registró un incremento de 11 casos comparado con el mismo periodo del 2020; al comparar con el 2019, se evidencia una reducción de 28 casos.

**Figura 6. Comparativo Siniestralidad y muertes entre enero y agosto periodo 2015 – 2021**



**Fuente:** Observatorio Local de Seguridad Vial

Este aumento respecto al año inmediatamente anterior puede explicarse a partir de la reactivación económica que se ha dado y la flexibilización de las restricciones adoptadas durante la pandemia del COVID 19, lo que ha permitido una mayor movilidad en las vías de vehículos y personas.

Otro factor importante a tener en cuenta son los cierres, bloqueos y daños en la infraestructura de seguridad vial (señales, semáforos y cámaras de fotodetección) por cuenta del paro nacional que duró casi tres meses y que causó caos vehicular en muchos sectores de la ciudad. Todo esto motivo un creciente desorden en la movilidad y su consecuente aumento de riesgo, pues

los conductores, debido a los constantes cierres y bloqueos de vía, debieron buscar rutas alternas y movilizarse muchas veces en sentido contrario al de la vía; cruzando intersecciones sin semáforos, vías sin señalización y la ausencia de controles por parte de la autoridad debido al alto riesgo de agresiones físicas a los funcionarios.

Casi dos meses después de finalizado el paro y el cese de los bloqueos viales, aún persisten en la ciudad la insuficiencia de señales, semáforos y controles. Las cámaras de foto detección no han sido reinstaladas. El cuerpo de Agentes ha sido menguado no sólo por las incapacidades médicas de varios de estos funcionarios, sino también por la falta de tolerancia y el irrespeto en algunos sectores por parte de los ciudadanos (Alcaldía de Santiago de Cali, 2021).

Adicional a lo anterior, no se evidencia en la matriz de seguimiento y control a las acciones en el pilar del comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial grandes avances. De las 15 acciones que hacen parte de los 5 programas de este pilar, tan sólo 3 se encuentran en ejecución. Algunas esperan ser ejecutadas durante el segundo semestre de este año y otras serán extendidas hasta el año 2023, de acuerdo a la actualización del plan que adelanta el nuevo equipo de seguridad vial de la Secretaría de Movilidad. Tan bien se puede constatar en este documento que varias de estas acciones corresponden a otros organismos o dependencias de la administración municipal quienes están identificados como agentes propietarios de la acción particular. Es el caso de las Secretarías de Educación, Gobierno y Paz y Cultura Ciudadana quienes están a cargo de 4 de las acciones contempladas en el programa de educación y formación en seguridad vial.

**Tabla 16. Matriz de Seguimiento a la Implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali**

N°	Programa		Acción	Agente propietario
1	<b>EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL</b>	1.1.	Implementar el Programa de Educación Vial en las Instituciones públicas y privadas del Municipio de Santiago de Cali, de preescolar, básica y media	Secretaría de Educación
		1.2.	Impulsar y/o promover el Camino Escolar seguro	Secretaría de Educación
		1.3.	Diseñar e implementar el programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media	Secretaría de Educación
		1.4.	Impulsar políticas de bienestar universitario y prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior	Secretaría de Gobierno, Secretaría Paz y Cultura Ciudadana
		1.5.	Generar la capacitación del talento humano para la gestión de la movilidad segura	Comité Local de Seguridad Vial
		1.6.	Programa de capacitación permanente dirigido a Agentes de Tránsito	Secretaría de Movilidad
		1.7.	Promover la creación de un Comité de Programa académico al interior de las Instituciones que ofertan programas de formación para Agentes de Tránsito	Secretaría de Movilidad
2	<b>MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS</b>	2.1.	Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio	Secretaría de Movilidad
		2.2.	Fortalecer la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad	Secretaría de Movilidad
		2.3.	Diseñar e implementar la estrategia de sensibilización “Cali amigable con la autoridad de tránsito”	Secretaría de Movilidad

3	<b>INFORMACIÓN Y MERCADOTECNIA</b>	3.1.	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana en relación con la movilidad	Secretaría de Movilidad
		3.2.	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos	Secretaría de Movilidad
4	<b>RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL CON LA SEGURIDAD VIAL</b>	4.1.	Revisión y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial	Secretaría de Movilidad
		4.2.	Promover y desarrollar la titulación laboral de conductores de servicio público	Secretaría de Movilidad
5	<b>CONDUCCIÓN SEGURA DE MOTOS</b>	5.1.	Implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas, en lo relacionado con la conducción	Secretaría de Movilidad

**Fuente:** Equipo de Seguridad Vial de la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial

## 7. Resultados

De acuerdo a la investigación documental adelantada, el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali 2018-2021, fue elaborado mediante el convenio entre la Alcaldía de Santiago de Cali y la Universidad de Valle. Fue esta universidad quien, a través de su grupo de investigación en tránsito, transporte y vías (GITTV) de la escuela de ingeniería civil y geomática, y con el apoyo de la empresa privada Urbavial (proveedor local de soluciones en Seguridad Vial), presentaron la propuesta estratégica de seguridad vial para la capital vallecaucana a ser implementada en el periodo 2018 y 2021. La metodología utilizada en la elaboración y los proyectos propuestos en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali 2018 – 2021, tienen como marco de referencia el Plan Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte, enfocado “hacia una nueva cultura de la seguridad vial en Colombia”, cuyo objetivo primordial consiste en reducir la probabilidad en la ocurrencia de los siniestros viales y las muertes en ellos.

Para la adopción de este plan, la administración del entonces alcalde Maurice Armitage determinó mediante Decreto No. 4112.010.20. 0512 de 2018, la creación del Comité Local de Seguridad Vial del Municipio, para que articulara las entidades y organismos territoriales responsables de la implementación y el cumplimiento de los programas de seguridad vial propuestos en el Plan. Este decreto entró en vigencia a partir del 28 de agosto de 2018, sin embargo,

solo hasta el 18 de octubre del mismo año se llevó a cabo la instalación del Comité Local de Seguridad Vial, conforme al Acta No. 4152.0.1.01.

Conforme el decreto municipal No.4112.010.20.0512 de agosto 28 de 2018, hacen parte del Comité Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali los siguientes:

- El/La Alcalde(sa) Municipal o su designado.
- El/La Secretario(a) de Movilidad o su designado.
- El/La Secretario(a) de Infraestructura o su designado.
- El/La Secretario(a) de Salud Pública o su designado.
- El/La Secretario(a) de Educación o su designado.
- El/La Secretario(a) de Paz y Cultura Ciudadana o su designado.
- El/La Secretario(a) de Seguridad y Justicia o su designado.
- El/La Secretario(a) de Gestión del Riesgo de Emergencias y Desastres o su designado.
- El/La Secretario(a) de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana o su designado.
- El/La Secretario(a) de Vivienda Social y Hábitat o su designado.
- El/La Director(a) del Departamento Administrativo de Planeación Municipal o su designado.

- El/La Director(a) del Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente o su designado.
- El/La Director(a) de la Oficina de Comunicaciones o su designado.
- El/La Jefe(a) de la Oficina de Relaciones y Cooperación o su designado.

La Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial cumpliría las funciones de Secretaría técnica del Comité, teniendo, entre otras, la responsabilidad de convocar las sesiones requeridas de acuerdo al decreto mencionado. En la segunda sesión del Comité Local de Seguridad Vial, mediante Acta No. 4152.0.1.02 del 30 de noviembre de 2018, se presentó y adoptó de manera oficial, el plan elaborado por la Alcaldía, la Universidad del Valle y UrbaVial, en el cual se identifican cinco pilares de la seguridad vial en Colombia, con un total de 20 programas y 66 acciones a realizar.

En el pilar estratégico de comportamiento humano (objetivo de evaluación del presente trabajo) encontramos un total de 5 programas y 15 acciones a ejecutar. En la ficha de cada una de las acciones se encuentran determinados los agentes propietarios y participantes de la acción, el periodo de realización con sus correspondientes indicadores y el costo estimado de implementación (mínima, menor o mayor cuantía), lo que requiere de recursos disponibles. Sin embargo, revisando el presupuesto de la Secretaría de Movilidad para los años 2018, 2019 y 2020 no se halló un proyecto específico para la implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, sólo hasta el 2021 se incluyó el proyecto con su respectivo presupuesto y dos proyectos adicionales que lo refuerzan.

**Tabla 17. Programas y acciones del pilar estratégico de comportamiento humano**

Programa	Acciones
Formación y educación en seguridad vial	<p>Implementar el Programa de Educación Vial en las Instituciones públicas y privadas del Municipio de Santiago de Cali, de preescolar, básica y media.</p> <p>Impulsar y/o promover el Camino escolar seguro</p> <p>Diseñar e implementar el programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media</p> <p>Impulsar políticas de bienestar universitario y prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior</p> <p>Generar la capacitación del talento humano para la gestión de la movilidad segura</p> <p>Programa de capacitación permanente dirigido a Agentes de Tránsito.</p> <p>Promover la creación de un Comité de Programa académico al interior de las Instituciones que ofertan programas de formación para Agentes de Tránsito</p>
Medidas y acciones de control y sensibilización efectivas	<p>Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio</p> <p>Fortalecer la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad.</p> <p>Diseñar e implementar la estrategia de sensibilización “Cali amigable con la autoridad de tránsito”</p>
Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial	<p>Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana en relación con la movilidad</p> <p>Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos</p>
Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial	<p>Revisión y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial</p> <p>Promover y desarrollar la titulación laboral de conductores de Servicio Público</p>
Conducción segura de motos	<p>Implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas, en lo relacionado con la conducción</p>

**Fuente:** Plan Local de Seguridad Vial Cali 2018 - 2021

## **7.1 Resultados del Análisis de la Ejecución Presupuestal**

De acuerdo con las cifras analizadas de los reportes de ejecución presupuestal de los años 2018 – 2019 y 2020, en la tabla 18 se observa que para estos tres años la ficha presupuestal corresponde al proyecto BP33193 denominado “Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali”, siendo ejecutado dicho presupuesto a través del área de educación y cultura vial de la Secretaría de Movilidad de Cali. Para el año 2021 se modificó el número de identificación de este proyecto a: 3046 “Capacitación en buenas conductas y prácticas de movilidad seguras a los actores viales en Cali”; sin embargo, las actividades a desarrollar en ambos proyectos continúan siendo las mismas.

La información suministrada por esta área indico que cerca del 80% de esta ejecución durante los años 2018, 2019 y 2020 correspondió a la contratación del personal de PS (prestadores de servicios), dentro de los cuales se encuentran no sólo personal administrativo y profesionales, sino también instructores y capacitadores que adelantan campañas educativas de sensibilización en exteriores (en vía) y capacitaciones en interiores (salones de la Secretaría de Movilidad, aulas de instituciones educativas, salas de empresas y grupos organizados). De enero de 2019 a julio de 2021 no se evidencian actividades especiales ejecutadas en torno a la implementación de los 5 programas o las 15 acciones especiales del Plan Local de Seguridad Vial, puesto que los planes de acción de cada año son similares.

**Tabla 18. Ejecución presupuestal BP 33193 Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali**

<b>Año</b>	<b>Detalle</b>	<b>Presupuesto Actual</b>	<b>Ejecución RPC</b>	<b>% Ejecución</b>
	Mejoramiento de los comportamientos en			
2018	seguridad vial	2.379.389.266	1.446.627.710	61
<b>Año</b>	<b>Detalle</b>	<b>Presupuesto Actual</b>	<b>Ejecución RPC</b>	<b>% Ejecución</b>
	Mejoramiento de los comportamientos en			
2019	seguridad vial	1.344.592.130	1.139.139.733	85
<b>Año</b>	<b>Detalle</b>	<b>Presupuesto Actual</b>	<b>Ejecución RPC</b>	<b>% Ejecución</b>
	Mejoramiento de los comportamientos en			
2020	seguridad vial	902.765.174	701.078.493	78

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad (2020)

Se puede observar que la ejecución presupuestal del año 2018 fue muy baja en este proyecto de mejoramiento de los comportamientos en Seguridad vial (tan solo 61%). Al indagar con el equipo de planeación y el área de educación y cultura vial de la Secretaría de Movilidad, argumentan que se debió a que los recursos no se encontraban disponibles en el momento de ejecutarlos debido al bajo recaudo. Por otra parte, explicaron que los tiempos para la contratación pública son muy largos, lo que limita muchas veces poder ejecutar los recursos disponibles dentro de la vigencia fiscal.

En el 2019 la ejecución presupuestal mejoró, alcanzando el 85%; sin embargo, para el año 2020 nuevamente bajo a un 78% de ejecución de los recursos presupuestados para este proyecto. Tal como anteriormente se señaló, no se evidenció durante estos tres años un proyecto o presupuesto específico para la implementación del Plan Local de Seguridad Vial en Santiago de Cali. Sólo a partir del presupuesto del año 2021 se identifica el Proyecto No. 2981 denominado “Implementación del plan local de seguridad vial del distrito de Santiago de Cali”, y aparecen dos proyectos adicionales con los números 3025 y 3046 titulados “Fortalecimiento del Desarrollo de Estrategias de promoción y pedagogía para la Movilidad sustentable en Santiago de Cali” y “Capacitación en buenas conductas y prácticas de movilidad seguras a los actores viales en Cali”, respectivamente. Estos dos últimos reforzarían las acciones propuestas en el pilar estratégico de Comportamiento humano (Tabla 19).

**Tabla 19. Proyectos adicionales del Plan Local de Seguridad Vial**

<b>Año</b>	<b>Detalle</b>	<b>Presupuesto Actual</b>	<b>Ejecución RPC</b>	<b>% Ejecución</b>
2021	Implementación del plan local de seguridad vial del distrito de Santiago de Cali	831.962.991	41.656.000	5%
	Capacitación en buenas conductas y prácticas de movilidad seguras a los actores viales en Cali	1.210.683.000	372.254.000	31%

Fortalecimiento del Desarrollo de Estrategias de promoción y pedagogía para la Movilidad sustentable en Santiago de Cali	1.162.327.000	301.287.500	26%
--	---------------	-------------	-----

**Fuente:** Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad (2020)

Como resultado de la evaluación a la ejecución presupuestal, se pudo identificar que las acciones realizadas durante los años 2018, 2019, 2020 corresponden a un proyecto de promoción y fortalecimiento de buenas conductas a conductores, las cuales resultan misionales al organismo y que ya venía realizando esta Secretaría desde antes de la elaboración y adopción del plan local de seguridad vial, tal como se pudo evidenciar en los informes de gestión de los años 2016, 2017 y 2018 (este último antes del 18 de agosto, fecha de creación del comité municipal de seguridad vial).

Si bien es cierto, estas actividades misionales son parte de las acciones previstas en el pilar del comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, no se evidencia un fortalecimiento de las mismas a partir de la implementación del plan a partir de enero de 2019, puesto que cada año el presupuesto para este proyecto viene siendo reducido (Ver tabla No. 3 - Ejecución presupuestal Proyecto No. 33193: Mejoramiento de los comportamientos en seguridad vial para los actores de las vías en el municipio de Santiago de Cali años 2018 – 2019 – 2020). Sólo se evidencia un fortalecimiento financiero del proyecto para el año 2021, pero la cifra no supera los presupuestos de los años 2018 y 2019 para el mismo proyecto.

Evaluando lo corrido del año 2021 (con corte al 31 de Julio), también se observa una baja ejecución presupuestal hasta el momento, con procesos contractuales aún sin adjudicar y otros más en elaboración, lo que genera que varias de las 15 acciones previstas en los 5 proyectos que conforman el pilar estratégico de Comportamiento humano no se vayan a realizar antes de terminar la vigencia del Plan Local de seguridad vial del distrito de Santiago de Cali: 31 de diciembre de 2021, por lo cual el equipo de Seguridad Vial del organismo adelanta las actividades de revisión, ajuste y actualización del Plan para extender su implementación hasta el 31 de diciembre de 2023, fecha en la que finaliza el actual periodo del Alcalde.

## **7.2 Resultado al Seguimiento de las Acciones Implementadas**

De acuerdo a la matriz de seguimiento de la implementación del Plan Local de seguridad vial del distrito de Santiago de Cali 2018 – 2021 proporcionada por la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, tan sólo 3 de las 15 acciones previstas en el pilar estratégico de comportamiento humano cuentan con recursos disponibles, entre las que se destacan:

- Fortalecer la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad (\$80.000.000 para la adquisición de cámaras, radares y alcohosensores).

- Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos (\$150.000.000 para aulas móviles, talleres con ciclistas y peatones; elaboración de Piezas; material POP).
- Implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas, en lo relacionado con la conducción (\$50.000.000 para material pedagógico para motociclistas).

Al 31 de julio del 2021 estos tres procesos contractuales se encuentran en etapa de publicación, para su posterior adjudicación. Se espera que sean ejecutados durante el trimestre final de la vigencia 2021. Las acciones restantes se representan en estructuración, revisión o integración con otros grupos o equipos de trabajo de la Secretaría de Movilidad u otros organismos que están identificados, en algunos casos, como agentes propietarios o participantes de la acción. Este último es el caso de la Secretaría de Educación, como propietaria de 3 de las 15 acciones previstas en el pilar, participando en al menos 2 más.

**Tabla 20. Acciones a implementar y agente propietario de la acción**

<b>Programa</b>	<b>No.</b>	<b>Acción</b>	<b>Agente propietario</b>
<b>Educación y formación en seguridad vial</b>	<b>1.1.</b>	Implementar el Programa de Educación Vial en las Instituciones públicas y privadas del Municipio de Santiago de Cali, de preescolar, básica y media	Secretaría de Educación

	<b>1.2.</b>	Impulsar y/o promover el Camino Escolar seguro	Secretaría de Educación
	<b>1.3.</b>	Diseñar e implementar el programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media	Secretaría de Educación
	<b>1.4.</b>	Impulsar políticas de bienestar universitario y prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior	Secretaría de Gobierno, Secretaría Paz y Cultura Ciudadana
	<b>1.5.</b>	Generar la capacitación del talento humano para la gestión de la movilidad segura	CLSV - Comité Local de Seguridad Vial
	<b>1.6.</b>	Programa de capacitación permanente dirigido a Agentes de Tránsito	SM - Secretaría de Movilidad
	<b>1.7.</b>	Promover la creación de un Comité de Programa académico al interior de las Instituciones que ofertan programas de formación para Agentes de Tránsito	SM Secretaría de Movilidad
<b>Medidas y acciones de control efectivas</b>	<b>2.1.</b>	Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio	SM Secretaría de Movilidad
	<b>2.2.</b>	Fortalecer la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad	SM Secretaría de Movilidad

	<b>2.3.</b>	Diseñar e implementar la estrategia de sensibilización “Cali amigable con la autoridad de tránsito”	SM Secretaría de Movilidad
<b>Información y mercadotecnia</b>	<b>3.1.</b>	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana en relación con la movilidad	SM Secretaría de Movilidad
	<b>3.2.</b>	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos	SM Secretaría de Movilidad
<b>Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial</b>	<b>4.1.</b>	Revisión y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial	SM Secretaría de Movilidad
	<b>4.2.</b>	Promover y desarrollar la titulación laboral de conductores de servicio público	SM Secretaría de Movilidad
<b>Conducción segura de motos</b>	<b>5.1.</b>	Implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas, en lo relacionado con la conducción	SM Secretaría de Movilidad

**Fuente:** Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial

### **7.3 Análisis de cada una de las 15 acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali**

A continuación se presenta el análisis por cada una de las 15 acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali y de acuerdo a las evidencias tanto documentales como testimoniales de los funcionarios involucrados en el desarrollo de cada acción, se definirá si está cumplida, en desarrollo o incumplida la acción.

- Implementar el Programa de Educación Vial en las Instituciones públicas y privadas del Municipio de Santiago de Cali, de preescolar, básica y media. Aun cuando se evidenció, a través de actas, que el equipo de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad se ha reunido en dos ocasiones durante el 2021 con el equipo estructurador y técnico de la Secretaría de Educación del Municipio de Cali, no hay a la fecha avances en la implementación del programa propuesto. En ninguna de las dos actas provistas por la Secretaría de Movilidad se observa el Desarrollo de este tema en las reuniones con la Secretaría de Educación.
- De acuerdo a la Matriz de seguimiento presentada por el equipo de Seguridad Vial, el equipo de educación y cultura de la Secretaría de movilidad (quienes tienen a cargo la implementación de esta acción) ya tiene estructurado un programa de formación para docentes y estudiantes en seguridad vial y deberá iniciar la

implementación en cada una de las instituciones, para lo cual programaran (aún sin fecha) las capacitaciones respectivas en cada institución, iniciando por las públicas, pero requieren que cada uno incluya dentro de su respectivo PEI (Proyecto Educativo Institucional) el desarrollo de este programa. Aun cuando hay evidencia en los informes de gestión del equipo de Educación y Cultura que se han realizado varias jornadas de formación para docentes y estudiantes de varias instituciones, las mismas no tienen relación directa con la implementación de esta acción del Plan Local, sino que obedecen a las acciones misionales de formación ciudadana que han venido realizando desde varios años atrás. Ante lo anterior, se determina esta acción como: en desarrollo.

- Impulsar y/o promover el Camino Escolar seguro. Aunque el tema aparece relacionado en una de las actas de reunión del equipo de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad, con los representantes de la Secretaría de Educación y del equipo de educación y cultura vial, no hay evidencia de avances significativos. A la fecha se encuentra aún en revisión de algunas experiencias locales anteriores similares y en la estructuración de un plan de acción a partir de material de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El resultado de la evaluación es: en Desarrollo.

- Diseñar e implementar el programa de formación de docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media. Al igual que la anterior, se encuentra referenciada en la misma acta de reunión, pero sin avances significativos. El equipo de educación y cultura vial de la Secretaría de Movilidad ha venido adelantando, en años anteriores, capacitaciones a docentes de diferentes instituciones educativas (en especial privadas), pero por solicitud de la misma institución, no como una acción en desarrollo del Plan Local de Seguridad Vial. Resultado de la evaluación: En desarrollo.
- Impulsar políticas de bienestar universitario y prevención vial, en la educación técnica, tecnológica y superior. En esta acción sólo se evidencia en los informes de gestión del equipo de educación y cultura vial que se han adelantado jornadas de sensibilización en tres instituciones educativas de nivel superior de la ciudad; sin embargo, las mismas no obedecen a un planeamiento de implementación del Plan Local de Seguridad vial, puesto que son actividades misionales del organismo de tránsito que se han venido realizado desde antes de la adopción e implementación del Plan. Evaluación de esta acción: En Desarrollo.
- Generar la capacitación del talento humano para la gestión de la movilidad segura. No se evidencia avances al respecto. En la matriz de seguimiento a la implementación del Plan Local de seguridad Vial aparece referenciada como meta

realizar dos capacitaciones al año. Hasta el momento no se ha realizado ninguna, ni se encuentran programadas durante lo que resta del año. Evaluación de esta acción:

Incumplida

- Programa de capacitación permanente dirigido a Agentes de Tránsito. Se evidencia que a través de la fundación Bloomberg Philanthropies, quienes financian la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies (BIGRS, por sus siglas en inglés), en el año 2020 se llevaron a cabo dos capacitaciones para los agentes de tránsito de Santiago de Cali. En lo que va corrido del año 2021, aún no se han llevado a cabo nuevas capacitaciones. De igual forma, el programa de formación para el cuerpo de agentes hace parte del acuerdo laboral suscrito por los sindicatos del municipio y la Alcaldía, el cual se encuentra actualmente en revisión y ajuste para los siguientes dos años. Evaluación de esta acción: En Desarrollo.

- Promover la creación de un Comité de Programa académico al interior de las Instituciones que ofertan programas de formación para Agentes de Tránsito. No se evidencia avance alguno. A la fecha aún no ha sido convocada la mesa de trabajo con las instituciones educativas que ofertan el programa. Evaluación de la acción:

Incumplida

- Diseñar e implementar un Plan Estratégico para la gestión del control y la sensibilización de las normas de tránsito y transporte, en el Municipio de Cali. En la matriz de seguimiento aparece referenciada como una acción que se adelanta a través de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies – BIGRS; sin embargo, no hay referencia aún de su desarrollo e implementación en la ciudad. Evaluación de esta acción: En Desarrollo.
- Fortalecer la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad. Esta acción requiere la adquisición de algunos elementos tecnológicos como cámaras, radares y alcoholosensores, para lo cual se dispone (de acuerdo a la matriz) de unos recursos económicos por valor de \$80.000.000. A la fecha el proceso de contratación para la adquisición de estos elementos se encuentra aún sin adjudicar, pero ya está publicado. Evaluación de esta acción: En Desarrollo.
- Diseñar e implementar la estrategia de sensibilización “Cali amigable con la autoridad de tránsito”. De acuerdo a la matriz de seguimiento del Plan: se adelanta el “diagnóstico al interior de la institución de tránsito (...)”; sin embargo, no se evidencian avances al respecto. No hay aún un diseño de campaña, capacitación o actividad alguna que apoye el desarrollo de esta acción. Evaluación de la acción:  
Incumplida

- Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana en relación con la movilidad. No se evidencia desarrollo de esta acción. En la matriz de seguimiento del plan se encuentra como una meta al 2023 y que se desarrollará a través de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies – BIGRS. Evaluación de esta acción: Incumplida
- Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos. Al igual que la anterior, se desarrollará a través de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies – BIGRS, pero tampoco se evidencian avances al respecto. Evaluación de esta acción: Incumplida
- Revisión y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Esta acción se viene realizando respecto a los PESV - Planes estratégicos de Seguridad Vial presentados por algunas empresas locales y que son revisados por el equipo de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad. En cuanto al PESV - Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía de Santiago de Cali, existe un comité directivo presidido por el DADI – Departamento Administrativo de Desarrollo Institucional – quienes desarrollan las acciones descritas en ese plan en particular. Durante el 2019 y 2020 se evidencian reuniones de dicho comité donde se han hecho revisiones, ajustes y seguimiento a la implementación del PESV; sin embargo, en la

matriz de seguimiento a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial, no hay referencias de esto. Evaluación: En Desarrollo.

- Promover y desarrollar la titulación laboral de conductores de servicio público. Esta acción se encuentra en proceso, pues requiere de una reglamentación de nivel nacional y el apoyo de instituciones educativas que puedan brindar dicha titulación (como el SENA – Servicio Nacional de Aprendizaje). No hay mayores avances al respecto. Evaluación de esta acción: En Desarrollo
- Implementar el Plan estratégico de seguridad vial para motociclistas, en lo relacionado con la conducción. Fue contratado, en el mes de Julio, un profesional para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motociclistas de Santiago de Cali. El contrato finaliza en el mes de diciembre y tiene como meta la entrega del Plan, más no la implementación. De acuerdo a la matriz de seguimiento, se extendió hasta el 2023 su implementación. Evaluación de esta acción: Incumplida.

En resumen, de las 15 acciones que hacen parte de los 5 programas definidos para el pilar de comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, a la fecha no se ha cumplido ninguna; 9 de ellas se encuentran en desarrollo y presentan algún avance y en las 6 acciones restantes no se evidencia ningún avance, por lo cual se encuentran incumplidas.

## 7.4 Otros incumplimientos

Adicional a lo antes mencionado frente al incumplimiento de algunas de las acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial (pues no evidencian avance alguno), también se presenta un incumplimiento por parte del Comité Local de Seguridad Vial, pues de acuerdo al artículo Cuarto del decreto 4112.010.20. 0512 de agosto de 2018 que creó este comité, deberían sesionar de “manera ordinaria mínimo cuatro (4) veces al año, y de manera extraordinaria cuando se requiera, previa citación de la Secretaría Técnica del Comité Local de Seguridad Vial”; sin embargo, revisadas las actas, sólo se evidenciaron dos sesiones ordinarias realizadas durante el año 2019, una reunión durante el 2020 y una más en marzo del 2021, espacios insuficientes para cumplir con las funciones previstas para este Comité y que se encuentran enumeradas en el artículo 3 del mencionado decreto así: Son funciones del Comité Local de Seguridad Vial del municipio de Santiago de Cali:

- Coordinar y articular a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones contempladas en los planes locales-y/o programas y/o proyectos de Seguridad Vial.
- Aprobar la política pública municipal de Seguridad Vial.
- Aprobar el Plan Local de Seguridad Vial que le presente la Secretaría de Movilidad.
- Asesorar al Gobierno Municipal en la toma de decisiones con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan Local de Seguridad Vial.

- Realizar el seguimiento a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial.
- Participar activamente en todas las actividades impulsadas y desarrolladas por el
- Municipio, el Departamento y la Nación, relacionadas con la seguridad vial.
- Promover la investigación científica en temáticas de seguridad vial.
- Aprobar el reglamento interno del Comité Local de Seguridad Vial

Si bien es cierto durante el 2020 se presentaron algunas dificultades y limitaciones para realizar reuniones presenciales, esto no significa que no pudieran haberse adelantado las sesiones ordinarias o extraordinarias del comité local de seguridad vial de manera virtual, tal como se realizó la sesión del año 2021.

De igual manera, sólo a partir del mes de agosto del año 2020 se evidencia la estructuración de un verdadero equipo de trabajo especial para la implementación y seguimiento de las acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali. Entre enero de 2019 y julio de 2020, esta tarea se encontraba en cabeza del subsecretario de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, apoyado por un único profesional contratista que tenía a su vez otras actividades a desarrollar en su contrato, lo que generaba una sobrecarga laboral para este funcionario y el desplazamiento a un segundo plano del desarrollo y seguimiento al Plan Local. A finales de 2020 ingresan dos nuevos funcionarios contratistas a apoyar las actividades de seguridad vial, pero sólo hasta marzo de 2021 se estructura el equipo de seguridad vial dentro de la organización interna de la Secretaría de Movilidad.

## 7.5 Evaluación del cumplimiento del objetivo principal del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali

Aún sin haber terminado la vigencia del Plan Local de Seguridad Vial (pues va hasta el 31 de diciembre del 2021 y la presente evaluación tiene corte al 31 de julio del 2021), a grandes rasgos pareciera que se ha cumplido el objetivo general de la implementación del plan: reducir en un 7.65% las muertes en siniestros viales durante la vigencia del Plan (2.25% durante cada año, salvo la meta del 2018 que se ajustó a 1.12%, pues se había proyectado que el Plan sería implementado en el segundo semestre de ese año). Así las cifras, y de acuerdo a la proyección del comportamiento de los homicidios en siniestros viales para Santiago de Cali en 2021, se lograría una reducción aculada del 7.87%, con un total de 27 muertes menos durante los 4 años de vigencia del Plan (Ver Tabla 21 ).

**Tabla 21. Comparativo muertes en Siniestros Viales en Santiago de Cali Años 2018 – 2019 – 2020 - 2021**

	Línea base PLSV	2018	2019	2020	2021 (corte al 31 de julio)	2021 (Proyección al 31 de diciembre)	Diferencia Acumulada (incluyendo 2018)	Diferencia Acumulada (2019 a 2021)
<b>Número de Homicidios</b>	322	353	309	300	172	303	23	54
<b>% Reducción anual</b>	100%	-9,00%	4,03%	6,84%	N.A	6,00%	7,87%	16,87%

**Fuente:** Observatorio Local de Seguridad Vial – Elaboración propia

Sin embargo, y teniendo en cuenta que la implementación del Plan inició a partir de enero de 2019, la reducción acumulada (sin tener en cuenta la cifra de 2018, año en que se presentó un pico de aumento en los homicidios por siniestros viales en la ciudad de Cali), la reducción acumulada sería de 16.87%, lo que se traduciría a 54 muertes menos entre 2019 y 2021, respecto a la línea base planteada en el Plan Local de Seguridad Vial.

Frente a este panorama (y en cualquiera de los dos escenarios: incluyendo o excluyendo las cifras del año 2018), pareciera evidente que la meta de reducción del 7.65% planteada en el Plan Local de seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali se cumpliría; sin embargo, hay que tener en cuenta que la reducción de muertes descrita depende del comportamiento de las cifras de muertes durante los meses restantes del año 2021, pues la cifra que se tuvo en cuenta para el cálculo es una proyección basada en el comportamiento de los últimos dos años (2020 y lo que va corrido del 2021).

En este punto de la evaluación de la implementación del pilar estratégico de comportamiento humano del plan local de seguridad vial en Santiago de Cali 2018-2021 podría definirse que ha sido eficaz su implementación, en términos de los resultados obtenidos frente a la meta de reducción de muertes en siniestros viales propuesta; sin embargo, en términos de eficiencia y efectividad de las acciones previstas, los resultados no son satisfactorios, por cuanto solo 9 de las 15 acciones previstas se encuentran en desarrollo y ninguna a la fecha ha sido finiquitada. Más aún, no se logra evidenciar que haya relación directa entre las acciones en desarrollo y la reducción

en las cifras de siniestros viales, pues muchas de estas acciones se venían desarrollando desde antes de la implementación del Plan y contaban con mayores recursos que los asignados durante la vigencia. Adicionalmente, no se observa un seguimiento riguroso en la implementación, ni ajustes al plan local de seguridad vial durante los años 2019 y 2020. Sólo hasta el 2021 se evidencia evaluación por parte del recién creado equipo de Seguridad Vial.

## 8. Conclusiones

La Siniestralidad vial (o accidentes de tránsito como se conocían comúnmente), sigue siendo motivo de preocupación para todos los gobiernos, tanto nacionales, como locales. Sólo en el año 2020 (aún con el aislamiento total que duró casi 5 meses) se registraron un total de 5641 muertes en el territorio nacional, una cifra menor a la del año inmediatamente anterior (6826), pero igual de preocupante (Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>)

El Plan Nacional de Seguridad Vial tenía como objetivo reducir el número de muertes en siniestros viales a partir de acciones puntuales en cada uno de los pilares estratégicos de la seguridad vial identificados. El principal pilar para contrarrestar la siniestralidad en las vías es el de comportamiento humano, pues está demostrado que más del 90% de siniestros ocurren por acciones humanas (omisión o extralimitación). De aquí la importancia de lograr implementar acciones que motiven cambios comportamentales y disminuyan riesgos de este tipo.

El Plan local de seguridad vial del Distrito de Santiago de Cali obedece a los lineamientos nacionales, y a través de un trabajo riguroso adelantado entre la Alcaldía de Santiago de Cali, la Universidad del Valle y la empresa Urbavial, lograron adaptar y definir varias acciones con el mismo fin de reducir la pérdida de vidas que anualmente ocurren por causa de siniestros viales en la capital vallecaucana. El objetivo en Santiago de Cali era iniciar la implementación de dichas acciones a partir del segundo semestre del año 2018 y hasta el 2021, con una meta propuesta de

reducción anual de víctimas fatales del 2.25 % (1,15% para el 2018, teniendo en cuenta que sólo sería un semestre) y un total, al final del 2021, de 7,65%; Sin embargo, y tras un riguroso análisis de informes, estadísticas y fuentes formales se pudo constatar que entre octubre de 2018 a junio de 2021 no se logró la implementación total de las acciones previstas en el pilar del comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, y que tampoco es viable que se logre este objetivo durante lo que resta del año 2021. Esto se debió no sólo a la Pandemia que inició en marzo de 2020, ni al paro nacional del año 2021, sino a una falta de seguimiento, gestión y articulación por parte de los responsables de la implementación de estas acciones con otros equipos de trabajo u organismos.

Aun cuando los programas y acciones propuestas en el Pilar del comportamiento humano del Plan Local de seguridad vial del distrito de Santiago de Cali obedecen a unas necesidades territoriales y a una construcción colectiva y participativa (de acuerdo a lo expuesto en el documento de formulación del Plan), faltó una mayor socialización con los ciudadanos, las organizaciones sociales y otras entidades tanto públicas como privadas lo cual hubiese permitido una retroalimentación y un posible ajuste no sólo de las actividades propuestas, sino también en los tiempos de implementación.

A su vez, se pudo identificar que no se gestionaron los suficientes recursos (ni públicos, ni inversión privada) y que faltó articulación permanente con otros organismos de la Alcaldía para desarrollar todas las acciones previstas en el Pilar del Comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali.

Finalmente, la evaluación realizada demuestra que las pocas acciones implementadas hasta el momento del Pilar del Comportamiento humano del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali no tienen una relación directa con la reducción en las muertes por siniestros viales ocurridas durante el periodo de implementación de octubre del 2018 a junio de 2021, por cuanto la mayoría de estas acciones ya se venían realizándose desde antes, y debido a las condiciones especiales de los años 2020 y 2021, se esperaba una reducción mayor en los decesos por siniestros viales.

## 9. Discusión

El Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali obedece a una política Pública Nacional que debe ser implementada en cada una de las ciudades Colombianas, y la cual (como toda política pública), requiere de un seguimiento riguroso y permanente que permita estudiar el desarrollo de la situación y tomar decisiones a tiempo. Este proceso de seguimiento debe ser considerado desde la etapa de la planificación, pasando por la implementación, hasta al final de la evaluación de los resultados obtenidos (en contraste con los esperados), lo que permitiera no sólo la eficacia de las acciones adelantadas y la eficiencia en el uso de los recursos públicos, sino también la efectividad en el objetivo principal de toda política pública: Mejorar las condiciones y calidad de vida de quienes habitan el territorio. Es aquí donde se evidenció la principal falencia en la implementación de este Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali y que se traduce en los siguientes hallazgos:

- No se evidenció el cumplimiento del ciclo PHVA en la implementación del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali, lo que quizá hubiese permitido alcanzar los objetivos a través del seguimiento permanente y la toma de decisiones oportunas para ajustar o corregir el Plan.
- Faltó articulación entre los equipos internos de trabajo de la Secretaría de movilidad, que tienen a cargo la implementación de algunas acciones puntuales (equipo de educación y

cultura vial, Subsecretaría de Servicios de Movilidad y equipo de Seguridad Vial de la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial). Las actividades que han venido desarrollando hasta el momento no se evidencian en la matriz de seguimiento de las 15 acciones del pilar del comportamiento humano.

- Faltó una mayor y mejor articulación con otros organismos o secretarías que tienen a cargo la implementación de algunas acciones puntuales (secretaría de educación, Secretaría de Gobierno, DADI). Se han adelantado algunas reuniones, tal y como se evidencia en las actas, pero aún no se ha concretado la implementación de la acción correspondiente.
- Faltó definir desde el inicio del Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali un presupuesto exclusivo para la implementación de las acciones a partir de enero de 2019; sin embargo, la Secretaría sí contaba con un presupuesto para adelantar actividades de educación y formación ciudadana en seguridad vial, las cuales resultan misionales para el organismo desde siempre, pero que bien habrían podido integrarse a las acciones del Plan.
- Insuficiencia de recursos tanto financieros, como técnicos y humanos, lo que evidencia una falta de gestión por parte del organismo que debió liderar la implementación.

- Faltó una mayor planeación para la ejecución tanto en temas presupuestales, como de acciones integrales e interinstitucionales que obedecieran al Plan de Seguridad Vial adoptado para el Distrito de Santiago de Cali.
- Debieron integrarse otras instancias o comités del orden municipal que también desarrollan acciones en el Distrito de Santiago de Cali en pro de la Seguridad Vial (Comité directivo del Plan estratégico de seguridad vial del Distrito de Santiago de Cali; Plan Integral de Movilidad Urbana, Comité técnico de Movilidad; etc)
- No se tuvo en cuenta en el desarrollo del plan, factores que pudieran impedir o retrasar la implementación, esto con la finalidad de poder adelantar otras actividades, cuando no fuera posible el trabajo de campo (ejemplo recopilación de información, comparación de datos estadísticos, etc)
- Muy poca gestión para involucrar la empresa privada con el fin no solo de socializar el Plan de Movilidad en otros escenarios, sino también gestionar recursos para el desarrollo de algunas de las acciones pendientes.
- La socialización del Plan Local de Seguridad Vial fue muy deficiente. No hubo un plan de medios que permitiera hacer partícipes a los diferentes actores de la movilidad del Distrito

de Cali (Motociclistas, ciclistas, peatones, asociaciones, grupos de interés, etc.), lo que hubiese permitido una mayor acogida y mejores resultados.

- No se vio reflejado en el Plan Local de Seguridad Vial del Distrito de Santiago de Cali la zona rural, lo que genera exclusión de una buena parte de habitantes del territorio que deberían estar presentes en las acciones previstas.
- Aunque se logra el objetivo general de reducción de muertes a causa de siniestros viales en el Distrito de Santiago de Cali, no es posible demostrar que dicho resultado se debió a la implementación de las acciones del Plan Local

## 10. Referencias bibliográficas

- Alcaldia de Santiago de Cali. (23 de 08 de 2018). *Plan Local de Seguridad Vial*. Santiago de Cali. Obtenido de <https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/143008/plan-local-de-seguridad-vial/>
- Benington, J. and Moore, M. (2011). *Public Value. Theory and Practice*. New York, Palgrave Macmillan.
- Blanco, E., Iglesias, N., & Quiroz, L. (2018). Impacto de las sanciones en el comportamiento de las infracciones de tránsito. 8(12), 4-23.
- Bourdieu, P. (2017). *La sensación de estar en su lugar*. Paris.
- Chapple, K., S. Montero & O. Sosa. 2012. *Evolving Regionalismos: Latin American Regions in the 21st Century. Regional Development Dialogue*, 33(1).
- Chica, S. (2011) Una mirada a los nuevos enfoques de la gestión pública. *Revista Administración y Desarrollo*, 53, 57-74.
- Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1696*. Bogota.
- Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1702 de 2013*. Bogota: Funcion publica.
- Edward , E., & Gerard , H. (2010). *Fundamentos de Psicología Social*. Mexico: Editorial Limusa.
- Equipo de Planeación de la Secretaría de Movilidad. (2020). *Buenas conductas prácticas actores y secretaria de movilidad*. Santiago de Cali: Colombia licita.
- Falcão, H. and Marini, C. (2010) *Una guía de Gobernanza Para Resultados en la Administración Pública*. Brasilia, instituto Publix.

- Fernández, J. (2018) Valor Público, Gobernanza y Tercera Vía. *Covergencia Revista de Ciencias Sociales*, 78.
- Franco, M. (2010) *Desarrollos prácticos en Ordenamiento territorial*. Editorial Escala.
- Fernández, W. (2010). *Nuevo Código Penal de accidente de tránsito es más benéfico con los conductores que matan sin querer*. Bogota: El Tiempo.
- Galan, J. (2020). *Conductores borrachos: estrategia de regulación*. Bogota: Temas destacados.
- Galvis, L.A. Galvis, W. & Hahn de Castro, L. (2017). *Una revisión en los estudios de Convergencia regional en Colombia. Documentos de trabajo sobre economía regional y urbana*. Centro de Estudios Económicos Regionales, Banco de la República de Cartagena.
- Gómez, D. & Pineda, J. (2018). *Desarrollo económico local en clave de género. Documento de política No. 8, Centro Interdisciplinario de Estudios del Desarrollo, Cider*. Bogotá.
- Huertas, O. (2012). Dolo eventual en accidentes de tránsito: reflexión sobre el caso colombiano. *Dialogo de saberes*, 6(34), 12-43.
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia. (2020). *Boletín estadístico de cifras de accidentalidad en Colombia*. Cundinamarca. Bogotá: INMLCF. Recuperado el 10 de 04 de 2021, de <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/494197/Boletin+diciembre.pdf>
- Innerarity, D. (2020). *Una teoría de la democracia compleja*. Gobernar en el siglo XXI. Barcelona, Galaxia Gutenberg.
- Longo, F. (2008). *Los escenarios de la gestión pública del siglo XXI*. Ediciones Bellaterra. Barcelona.

- Machado, W., & Matamoros, Z. (2016). Una pareja explosiva: Alcohol y conducción. *Revista jurídica y de ciencias forenses*, 7(12), 1-23. Obtenido de <http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/153/153811004/153811004.pdf>
- Medicina Legal. (2019). *Cifras de muertos en Colombia a causa de la accidentalidad*. Bogota.
- Meynhardt, T. (2009) Public Value Inside: What is Public Value Creation? . *International Journal of Public Administration*. 9(11), 12-55.
- Ministerio de Transporte. (2019). *Hipotesis de siniestros viales* . Bogota.
- Ministerio del interior. (2021). *Plan estratégico de Seguridad Vial 2012 – 2020*. Madrid: Direccion general de trafico.
- Moncayo Jiménez, E. (2004). *Nuevos enfoques del desarrollo territorial: Colombia en una perspectiva latinoamericana*. Universidad Nacional, Bogotá.
- Montero, S. Tobias, F. & Choles, M. (2018). *Repensando la gobernanza y el desarrollo económico local desde Colombia: informalidad, elites y diversidad*. Documento de política No. 6, Centro Interdisciplinario de Estudios del Desarrollo, Cider, Universidad de los Andes, Bogotá.
- Montero, S. Garcia, J. Arond, E. & Medina-Garzón, A. (2018). *Desarrollo económico local, competitividad e innovación: una mirada desde Colombia*.
- Moore, M. (1995) *Gestión Estratégica y Creación de Valor en el Sector Público*. Barcelona, Paidós.
- Norza, E., & Romero, M. (2013). Caracterización de la Accidentalidad en Colombia: Análisis del Fenómeno desde el Estudio del Factor Humano. *Revista de administracion y analisis*

*social*, 3(21), 33-60. Obtenido de [https://www.researchgate.net/publication/308901102\\_Caracterizacion\\_de\\_la\\_Accidentalidad\\_en\\_Colombia\\_Analisis\\_del\\_Fenomeno\\_desde\\_el\\_Estudio\\_del\\_Factor\\_Humano/link/589b200792851c8bb686c4eb/download](https://www.researchgate.net/publication/308901102_Caracterizacion_de_la_Accidentalidad_en_Colombia_Analisis_del_Fenomeno_desde_el_Estudio_del_Factor_Humano/link/589b200792851c8bb686c4eb/download)

Obregón, J., Coral, A. y Valencia, J. F. (2020). La incidencia de las TIC en el éxito académico de los estudiantes en la prueba de competencias lectoras en Colombia. *Estudios de Economía Aplicada* (pp. 13-39). Cali, Colombia: Editorial Universidad Santiago de Cali.

Observatorio de la ANSV. (2021). *Historico de cifras de accidentalidad vial en Colombia*. Bogota: Informes urbanos.

Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad de Cali . (2019). *Informe anual de eventos de transito* . Santiago de Cali: Secretaria de movilidad.

Organizacion Mundial de la Salud. (2021). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. New York: Secretaria General de las Naciones Unidas.

Organizacion mundial de la salud. (2021). *Traumatismos causados por el tránsito*. Temas de salud social. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Pelaez, J. (2018). *Causales de justificacion y ausencia de lesividad como criterios negativos de imputacion*. Santiago de Cali.

Policia de carreteras y seguridad vial. (2019). *Datos de seguridad vial en Colombia*. Bogota.

Ramio, C. (2001) *Los problemas de la implantación de la Nueva Gestión Pública en las administraciones públicas latinas: modelo de Estado y cultura institucional*. 32

- Soria, J. (2017). Causales de accidentalidad vial. *Revista trafico*, 33(6), 1-15. Obtenido de <http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num150-2001P.18-20.pdf>
- Subirats, J. (2015). *Nociones conceptuales de gobernanza, política y administración pública*. El rol del Estado
- Tarragó, D., & Brugué, Q. (2015). *La Administración Deliberativa: de la eficacia y la eficiencia a la inteligencia, y de la burocracia a la innovación*.
- Toledo, F. (2015). *Manual de Seguridad Vial: Factor Humano*. Barcelona: Ariel editoriales.
- Vargas, G. (2018). *El desarrollo económico local y la consolidación de la paz en contextos de ilegalidad*. Centro Interdisciplinario de Estudios del Desarrollo, Universidad de los Andes, Bogotá.