

Análisis del impacto de los recursos asignados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para
la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en el departamento del Atlántico,
durante las vigencias 2016 a 2018



Emiliano Nájera Cera

Código: 4401929

Universidad Militar Nueva Granada

Facultad de Ciencias Económicas

Dirección de Posgrados

Especialización en Finanzas y Administración Pública

Bogotá D.C

2019

Tabla de contenido

Introducción	1
Objetivo general.....	2
Objetivos Específicos.....	2
Pregunta Problema	2
Marco teórico	3
Conclusiones.....	18
Bibliografía	25

Lista de tablas

Tabla 1. Recursos apropiados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante las vigencias 2016 – 2018	4
Tabla 2. Distribución presupuestal Dirección de Coordinación interinstitucional de la ANSV. ...	6
Tabla 3. Valor de los convenios interadministrativos suscritos entre el departamento del Atlántico – ANSV.	7
Tabla 4. Actores viales involucrados en accidentes de tránsito 2016 – 2018, Departamento del Atlántico.....	8
Tabla 5. Muerte discriminada por género 2016 – 2018 nivel Nacional	15

Lista de gráficas

Gráfica 1. Comparación de las clases de accidentes durante los años 2016 a 2018 en el departamento de Atlántico.	10
Gráfica 2. Comparación de los tipos de vehículos involucrados en accidentes viales durante los años 2016 a 2018 en el departamento de Atlántico.....	11
Gráfica 3. Gravedad y Estado de afectación del siniestro 2016-2018 de los accidentes ocurridos en el departamento del Atlántico.	11
Gráfica 4. Rango de edades de las víctimas fatales en accidentes de tránsito en el departamento de Atlántico durante el 2016 a 2018	12
Gráfica 5. Número de las víctimas fatales en accidentes de tránsito discriminados por género a nivel nacional durante el 2016.	15
Gráfica 6. Número de las víctimas fatales en accidentes de tránsito discriminados por género a nivel nacional durante el 2017	16
Gráfica 7. Número de las víctimas fatales en accidentes de tránsito discriminados por género a nivel nacional durante el 2018	16

Resumen

Este documento busca determinar los efectos de los recursos que la Agencia Nacional de Seguridad Vial destinó durante las vigencias 2016 a 2018 al departamento del Atlántico para reducir la siniestralidad vial según lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial, teniendo en cuenta la tendencia creciente de las cifras de siniestros y mortalidad por accidentes viales que afectan todo el territorio colombiano. Para ello se exploran los diferentes conceptos referentes a la seguridad vial, a los actores que participan en ella directa o indirectamente y en los factores que inciden en la misma. El método empleado es cuantitativo y las fuentes utilizadas son de tipo secundario. Finalmente, se parte de la hipótesis que indica que los resultados del Plan Nacional de Seguridad Vial no han sido positivos a pesar de la disminución de fatalidades en los últimos años. Dentro de los resultados, se concluye que la población más afectada con los accidentes viales son los motociclistas y las personas que se encuentran en el rango de edad de 20 a 30 años.

Palabras clave

Siniestros viales, Departamento del Atlántico, Seguridad vial, recursos económicos, tasas de mortalidad, vehículos, actores viales.

Abstract

This document search to determine the effects of the resources that the National Road Safety Agency allocated budget during the 2016-2018 period to the Department of Atlántico to reduce road accidents according to the provisions of the National Road Safety Plan, considering the growing trend of the accidents and mortality due to road accidents affecting the entire Colombian territory. For this, the different concepts related to road safety are explored, to the actors that participate in it directly or indirectly and in the factors that affect it. The method used is quantitative and the sources used are of a secondary type. Finally, it is based on the hypothesis

that the results of the National Road Safety Plan have not been positive have not been positive although the decrease in fatalities in recent years. Within the results, it is concluded that the most affected population with road accidents are motorcyclists and people who are in the age range of 20 to 30 years.

Keywords

Road accidents, Department of the Atlantic, Road safety, economic resources, mortality rates, vehicles, road actors.

Introducción

El presente ensayo se basa en un análisis a la Agencia Nacional de Seguridad Vial correspondiente a los recursos que mediante el mecanismo de celebración de convenios interadministrativo se han venido girando los dineros a los diferentes departamentos donde se presentan con aumento los accidentes de tránsito con el fin de generar efectos de la respuesta institucional al problema de la seguridad vial, particularmente a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tomará como referente al Departamento del Atlántico ya que es uno de los entes territoriales con los cuales la entidad celebros un convenio y destino recursos presupuestales para las vigencias 2016 a 2018.

El desarrollo de este documento consiste en una comparación de las cifras de mortalidad en los últimos 3 años a nivel de fallecidos en las vías del Departamento, con el fin de desarrollar material teórico útil al momento de diseñar o complementar las estrategias y campañas que permitan mejorar las condiciones de seguridad de todos los actores viales del país. Además, identificar si este mecanismo de asignación de recursos presupuestales ha cumplido con el fin propuesto y si estos mismos recursos se han destinado el actor vial más vulnerable y poder plantear para ellos una mayor cobertura en cuanto a protección, educación y seguridad en las vías.

Objetivo general

Analizar el impacto de los recursos presupuestales girados mediante la modalidad de convenios interadministrativos, entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Departamento del Atlántico para las vigencias 2016 a 2018.

Objetivos Específicos

i) Identificar la destinación de los recursos presupuestales en la problemática de los siniestros viales presentados en el Departamento del Atlántico, vigencia 2016 a 2018.

ii) Analizar los cambios que han tenido los diferentes actores viales, según la implementación de la meta de cero siniestros en la vía.

iii) Comparar el impacto de los siniestros viales presentados en las vías del departamento del Atlántico, en las vigencias 2016 – 2018.

Pregunta Problema

¿Cuál es el impacto de los recursos destinados al Departamento del Atlántico para las vigencias 2016 a 2018, en la disminución de siniestros viales?

Marco teórico

Impacto de los recursos destinados al departamento del Atlántico para las vigencias 2016 a 2018 en la disminución de siniestros viales.

En Colombia, los accidentes de tránsito se consideran la segunda causa de muertes violentas más recurrente después del homicidio. Esta problemática presenta una tendencia creciente, por lo que se ha buscado disminuir las cifras de siniestros viales de diferentes maneras, como es el caso de la innovación tecnológica, la cual aporta en gran medida a la problemática al facilitar plataformas de información de calidad en cuanto a temas viales en tiempo real que permiten que la ciudadanía interactúe de forma rápida, de igual manera el estado ha fortalecido los controles, regulaciones y restricciones con el transcurrir de los años para generar un impacto positivo y alentador en cuanto a la problemática de los siniestros viales en el territorio colombiano. En este sentido, cabe resaltar que en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 se definió como iniciativa institucional y política de estado la seguridad vial, para lo cual, fue creada la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial fue creada mediante la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, como la entidad con máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, para lo cual tiene la facultad de coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementar el plan de acción de la seguridad vial del gobierno. Adicionalmente, para el desarrollo y cumplimiento misional de prevenir y reducir los accidentes de tránsito, la Agencia Nacional de Seguridad Vial cuenta con la siguiente estructura orgánica: i) Dirección de comportamiento, ii) Dirección de infraestructura y vehículos, iii) Dirección de coordinación interinstitucional, iv) Dirección del observatorio nacional de seguridad vial.

En este contexto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuenta con el proyecto de inversión denominado “Prevención, control y disminución del riesgo de accidentalidad vial. Fondo nacional de seguridad vial. Ley 1702 de 2013. Nacional” para dar cumplimiento a lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Durante los 3 últimos años, se ha asignado un total de \$294.408.996.122 (Doscientos noventa y cuatro mil cuatrocientos ocho millones novecientos noventa y seis mil ciento veintidós pesos moneda corriente) para el mencionado proyecto distribuido por periodos como se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1.

Recursos apropiados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante las vigencias 2016 – 2018

PROYECTO O PILAR	2016	2017	2018
Prevención, control y disminución del riesgo de accidentalidad vial. Fondo nacional de seguridad vial Ley 1702 de 2013.	\$ 64.857.954.100	\$ 99.551.042.021	\$ 130.000.000.000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto general asignado a la entidad, 2018

El desarrollo de las actividades y cumplimiento de los objetivos asociados al proyecto de inversión objeto de estudio en cuanto a la territorialización de la política de seguridad vial se encuentra a cargo de la Dirección de Coordinación Interinstitucional, encargada principalmente de la coordinación y consulta con las entidades públicas y privadas, y que cuenta con las siguientes funciones (Ley 1702, 2013):

i) Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial; ii) Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial; iii) Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial; iv)

Formular indicadores de desempeño para todos los actores de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito; v) Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente; vi) Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito -ECAT-; vii) Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial; viii) Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo; ix) Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial. La consulta y participación de estos sectores será obligatoria y se hará efectiva tanto como por convocatoria de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como por solicitud de estos mismos.

Dentro del proyecto de inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante las vigencias 2016 a 2018 se destinaron recursos para las actividades de la Dirección de Coordinación Interinstitucional por valor de \$129.836.156.028, de los cuales se tuvo una ejecución presupuestal equivalente a \$106.593.760.181, es decir, se ejecutaron el 82% de los recursos asignados en total durante las 3 vigencias. Los recursos asignados se distribuyen en

cinco pilares enfocados en los objetivos principales de la Dirección de Coordinación de la entidad como se muestra en la tabla 2.

Tabla 2.

Distribución presupuestal Dirección de Coordinación interinstitucional de la ANSV

DISTRIBUCIÓN PRESUPUESTAL ASIGNADA A DIRECCIÓN DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL				
	PILARES	2016	2017	2018
1	APOYO EN EL FORTALECIMIENTO LOCAL EN SEGURIDAD VIAL	22.407.590.000	35.773.124.782	30.725.012.247
2	FORTALECIMIENTO ÁREAS MISIONALES ANSV	1.530.578.900	2.079.935.234	2.024.105.035
3	GESTIÓN DE CONOCIMIENTO PARA LA SEGURIDAD VIAL	3.700.560.200	5.031.468.758	1.830.000.000
4	INFRAESTRUCTURA DE DATOS Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	-	-	
5	CREACIÓN Y DESARROLLO INSTANCIAS DE COORDINACIÓN	560.000.000	300.000.000	631.385.025
	SALDOS SIN EJECUTAR	3.905.958.170	6.046.939.984	13.289.497.693
	TOTAL ESTRATEGIA DE GESTIÓN INSTITUCIONAL	32.104.687.270	49.231.468.758	48.500.000.000

Fuente: Informe asignación presupuestal por direcciones reporte área financiera, 2018

La Agencia Nacional de Seguridad Vial es entonces la Unidad Administrativa Especial de carácter descentralizado, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de la aplicación de la política pública del Gobierno Nacional, que busca prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial. Para el cumplimiento de su misionalidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial asigna recursos presupuestales por el rubro de inversión al orden territorial del país para aterrizar y cumplir con la política pública establecida, específicamente el Plan Nacional de Seguridad Vial, mediante la celebración de contratos interadministrativos, es decir aquellos celebrados entre entidades, con los departamentos donde la tasa de accidentalidad ha tenido una tendencia creciente durante las vigencias 2016 a 2018, todo esto con el fin de generar una respuesta institucional y efectiva al problema de la seguridad vial.

Uno de los departamentos en los cuales no se ha evidenciado una reducción significativa o prolongada de siniestros viales o de la tasa de mortalidad asociada durante los años 2016 a 2018 es el departamento de Atlántico, al cual se destinaron recursos del rubro correspondiente al pilar “Apoyo en el Fortalecimiento Local en Seguridad Vial”, con los cuales se suscribieron convenios interadministrativos por un valor total de \$ 2.880.609.921 para las tres vigencias distribuidos como se muestra en la Tabla 3.

Tabla 3.

Valor de los convenios interadministrativos suscritos entre el departamento del Atlántico - ANSV

ENTIDAD	APROPIACION 2016	APROPIACION 2017	APROPIACION 2018
Departamento del Atlántico	\$ 830.609.921	\$ 1.000.000.000	\$ 1.050.000.000

Fuente: Información contractual de convenios interadministrativos, 2018

La finalidad de la asignación de estos recursos por parte de la Agencia es disminuir los índices de accidentes fatales presentados en las carreteras del departamento involucrando los diferentes actores viales como lo son el peatón, el conductor, el motociclista y el ciclista.

El peatón es definido como la persona que camina por las vías públicas fuera de las áreas destinadas para el tránsito de vehículos, por lo anterior, las zonas más comunes en las que se encuentran los peatones incluyen las aceras, los puentes peatonales y los cruces peatonales. Las prohibiciones al peatón están referidas principalmente a la no invasión de espacios destinados de forma exclusiva para el tránsito de vehículos (Echeverry, Mera, Villota, & Zárate, 2005).

Un conductor es toda persona que cumple los requisitos legales para acceder a un permiso de conducir. Existen varias categorías de conductores, tanto en función de su tipo de pase, como el tipo de vehículo que conduce. Los deberes y prohibiciones de este tipo de actor vial están fuertemente ligados con la prudencia necesaria para desarrollar su actividad (ANSV, 2018).

Los motociclistas son aquellas personas que conducen vehículos automotores de dos ruedas. Se les reconoce como actores viales más vulnerables, por lo que sus deberes están más enfocados a la tenencia y el uso de elementos de protección pasiva y activa (Espitia et al, 2007).

Un ciclista es cualquier persona que transite por las vías usando como medio de transporte una bicicleta; al igual que el caso anterior, se reconoce que este tipo de actores son vulnerables. Sus deberes están enfocados en un sentido similar al de los motociclistas, aunque adicionalmente también se les exige desarrollar esfuerzos para ser visibles para los otros actores viales (ANSV, 2018).

De acuerdo con las cifras oficiales del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante los años 2016 a 2018, el total de fallecidos y lesionados que dejan los accidentes de tránsito fue de 657 personas, es decir, un promedio de 219 actores viales cada año, de los cuales el más afectado es el usuario de motocicleta como se evidencia en la tabla 4.

Tabla 4.

Actores viales involucrados en accidentes de tránsito 2016 – 2018, Departamento del Atlántico.

TASA DE MORTALIDAD DE ACCIDENTES DE TRANSITO			
	2016	2017	2018
PEATONES	65	64	76
USUARIOS DE MOTOCICLETAS (conductor y acompañante)	130	106	106
USUARIOS DE VEHICULO (conductor y acompañante)	17	24	32
USUARIOS DE BICICLETA (ciclista y acompañante)	4	2	9
SIN INFORMACION	13	2	7
TOTAL	229	198	230
ACTORES VIALES FALLECIDOS SEGÚN GÉNERO			
	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018
HOMBRE	197	164	194
MUJER	32	34	36
TOTAL	229	198	230

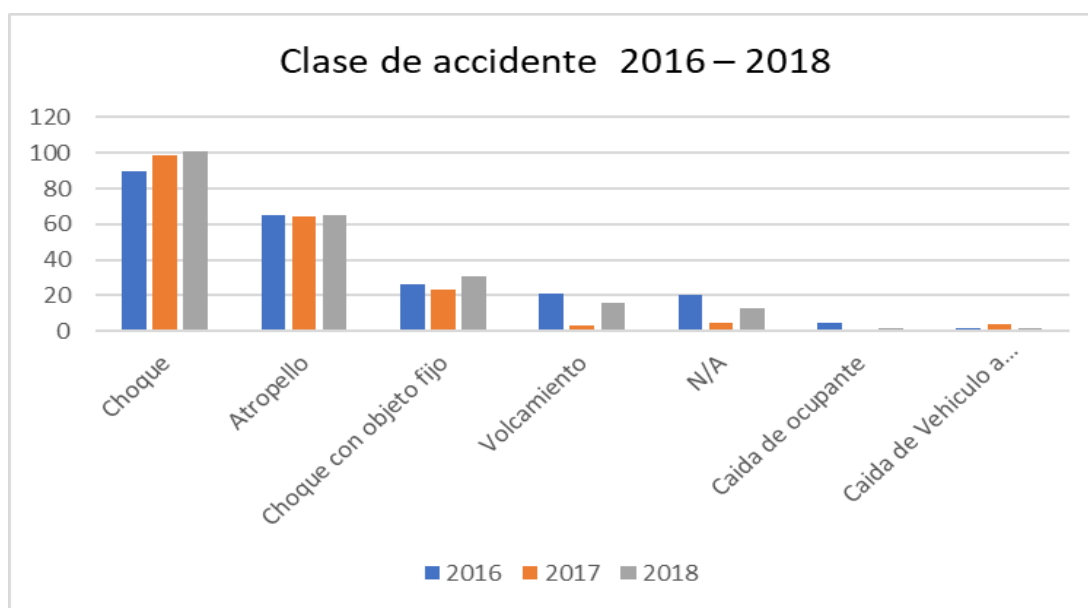
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2017, confirmado por el Instituto Nacional de Medicina Legal.

El reto al que se enfrenta el departamento del Atlántico con estas cifras requiere desarrollar diferentes actividades que permitan cumplir con el alcance y obligaciones de los convenios interadministrativos, para alcanzar un resultado efectivo que reduzca las cifras y genere un impacto positivo en la comunidad. El Instituto de Transito del Atlántico ha manifestado que dentro de estas actividades se encuentra: i) Realizar jornadas de formación, prevención y sensibilización de actores viales: niños, jóvenes, ciclistas, conductores de transporte público, para introducir los valores de la seguridad Vial en todos los ámbitos de la sociedad; ii) Propender por comportamientos de autocuidado y cuidado por el otro en el contexto vial del departamento del Atlántico; iii) Desarrollar acciones de formación en normas de comportamiento y conducción segura en motocicleta.

Para el caso específico de los motociclistas en el departamento del Atlántico, de acuerdo con las cifras reportadas por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el periodo 2017, el 47% del parque automotor corresponde a motocicletas, cifra que es considerada por los organismos de Transito como alta y preocupante teniendo en cuenta que este mismo departamento encabeza la lista de evasión del SOAT. Frente a este tema, el director de operaciones del RUNT, ha asegurado en entrevistas de prensa que el departamento de Atlántico es uno de los departamentos en el que más se evade el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). “El 45% (199.610) de los automotores registrados en un organismo de tránsito en el Atlántico no tienen el SOAT vigente. Solo el 55% (239.144) de los vehículos tienen el seguro al día”. También ha indicado que no solo se presenta este tipo de evasión a la regulación vial, ya que en Atlántico el 60% (202.890) de los vehículos no tiene la revisión técnico-mecánica vigente.

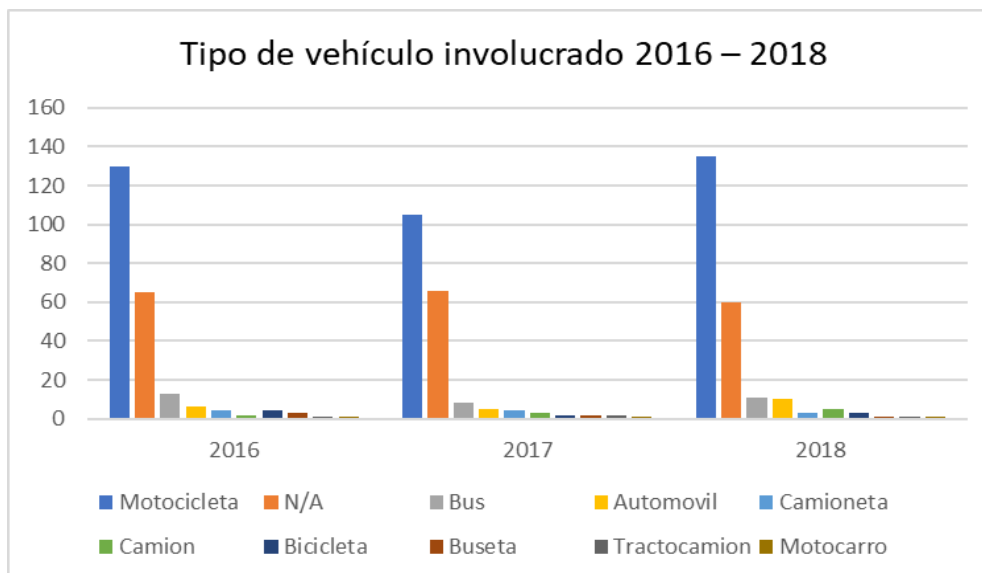
Así mismo, las cifras reveladas por el RUNT indican que, de 13.126.322 vehículos matriculados en el país, el departamento de Atlántico tiene el 3,3%, es decir, que existen 438.754 automotores matriculados en el departamento, de los cuales el 47% (205.245) son motocicletas, el 30% son automóviles y el 23% restante son camionetas, buses o volquetas. Los municipios del Atlántico con mayor cantidad de motos matriculadas son: Sabanagrande con 87.245, Galapa con 37.654, Soledad con 36.276 y Barranquilla con 33.871 motocicletas.

De acuerdo con las cifras obtenidas por el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante los años 2016 a 2018 la clase de accidente más frecuente en el departamento de Atlántico es el choque como se ilustra en la Gráfica 1.



Gráfica 1. Comparación de las clases de accidentes durante los años 2016 a 2018 en el departamento de Atlántico. Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - Datos procesados por el Observatorio Nacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2018

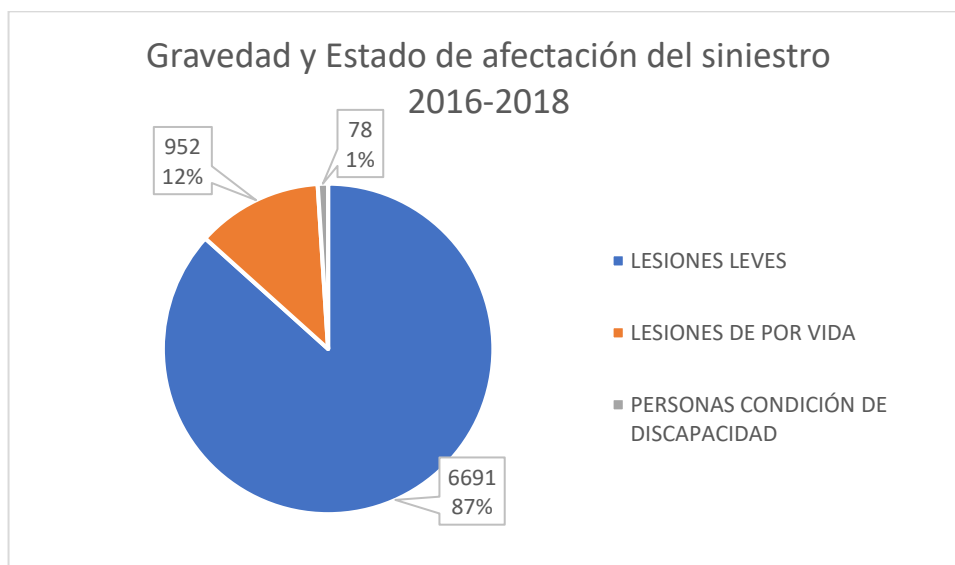
En los accidentes que se presentan en el departamento de Atlántico, de acuerdo con los datos procesados por el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el vehículo involucrado con mayor frecuencia durante los años 2016 a 2018 fue la motocicleta como se ilustra en la Gráfica 2.



Gráfica 2. Comparación de los tipos de vehículos involucrados en accidentes viales durante los años 2016 a 2018 en el departamento de Atlántico.

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - Datos procesados por el Observatorio Nacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2018

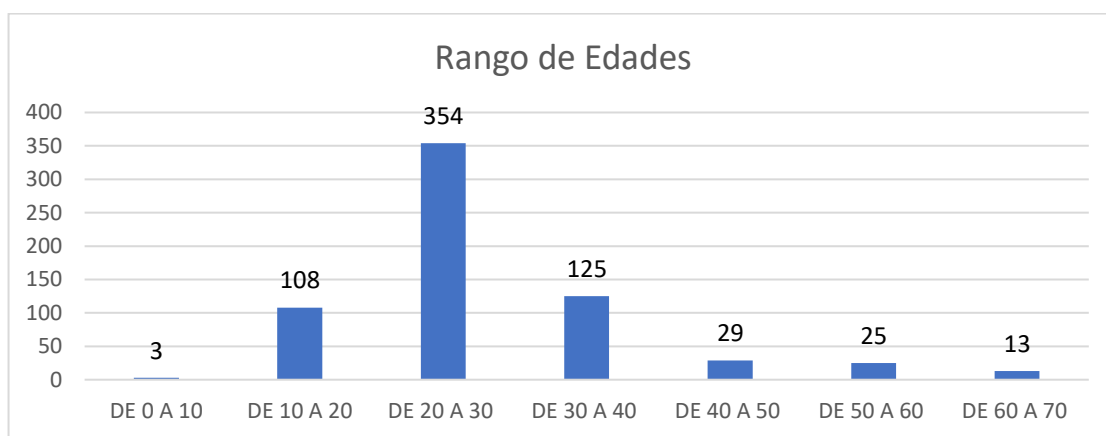
En este sentido, según el reporte del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para el periodo 2016 a 2018 la cantidad de personas lesionadas sin desenlace fatal asciende a la cifra de 7.721, de las cuales 6.691 son lesiones leves o sin gravedad, 952 lesiones de por vida y 78 personas en condición de discapacidad como se ilustra en la gráfica 3.



Gráfica 3. Gravedad y Estado de afectación del siniestro 2016-2018 de los accidentes ocurridos en el departamento del Atlántico.

Fuente: Datos procesados por el Observatorio Nacional de ANSV para el Departamento del Atlántico, 2018

El rango de edades más frecuente de las víctimas fatales de los accidentes de tránsito es entre los 20 y los 30 años, con una cifra de 354 víctimas, es decir, el 54% del total de los fallecidos que corresponde a 657 como se ilustra en la gráfica 4. Este rango de edad ha generado un foco de atención por tratarse de jóvenes en su mayoría de 23 años y además porque es la principal causa de muerte en jóvenes después de las ocasionadas por acciones violentas las cuales para estos periodos llegó a la cifra de 298 muertes entre este rango de edad.



Gráfica 4. Rango de edades de las víctimas fatales en accidentes de tránsito en el departamento de Atlántico durante el 2016 a 2018.

Fuente: Datos procesados por el Observatorio Nacional de ANSV. Cifras actualizadas para el periodo 2018.

Las cifras evidencian entonces que, en el departamento de Atlántico, el mayor índice de siniestralidad está en los motociclistas y los jóvenes entre 20 y 30 años. Esto se debe a que en el departamento del Atlántico este tipo de transporte se considera como el medio más utilizado por todas las personas para el desplazamiento a sus funciones diarias y como herramienta de trabajo. De acuerdo con la información obtenida de la aplicación de una encuesta realizada por la Universidad del Norte y las cifras del DANE, de las 205.245 motocicletas que circulan en las capitales del Caribe, el 62% se dedica informalmente al mototaxismo.

Si bien es cierto que el tema de la seguridad vial empezó a tomar relevancia suficiente como para entrar en la agenda de la política pública hasta el año 2011, cuando el gobierno de turno manifestó la necesidad de crear un plan enfocado en dicho tema, con miras al mediano y al

largo plazo. En el año 2013, dichas manifestaciones empezaron a tomar relevancia con la expedición de leyes como la 1702 del 2013, que creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no obstante, la aplicación de dichas leyes ha sido lenta. En años anteriores su creación existía el fondo de prevención vial, que era el ente encargado de diseñar y llevar a cabo campañas de prevención sin ningún tipo de control.

La realidad es que, la lentitud en la implementación puede dejar dudas acerca de la idoneidad de dichas disposiciones. En el criterio temporal se encuentra que durante 2016 se presentó un incremento de las muertes en las carreteras de Colombia, pese a que el mencionado fue el primer año de servicio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Por su parte, el abordaje del criterio del tipo de actor vial debe dar como mínimo, indicaciones acerca de los actores que deben considerarse prioritarios en términos de atención y prevención. Dentro de ello se encuentra que los actores que más pierden vidas son los motociclistas y los peatones respectivamente, para el caso de los motociclistas puede obedecer a diversos factores, dentro de ellos la gravedad que puede tomar un accidente simple en un vehículo de dicho tipo, también las prácticas cuestionables desplegadas por los motociclistas, que con el tiempo se han tornado normales, tales como circular entre los carriles o por los andenes, el no uso de los implementos de seguridad y el desconocimiento en algunos casos de las leyes y códigos en materia de tránsito y transporte, además del aumento de la población de motociclistas en todo el país y el exceso de velocidad.

En el caso de los peatones, el resultado muestra que son el segundo actor vial más vulnerado en las vías del país. Cabe destacar, que una persona que transita caminando de un lugar a otro, a pesar de existir infraestructura que indique los pasos seguros, son los más propensos a morir a causa del impacto ya que lo reciben directamente.

Es importante priorizar en los planes locales y regionales relacionados con dicha población ya que la educación vial en el país es escasa y permisible. A los peatones además de brindarles pasos seguros como cruces peatonales, puentes, cebras y señales, hay que enseñarles a usarlos con el fin de evitar sucesos desfavorables. Así como se invierte en la planeación y la política pública para salvaguardar sus vidas, se les debe exigir el cumplimiento de estas. Muchos de los siniestros presentados son gracias a sus imprudencias en las vías.

Todas las causas anteriormente mencionadas se resumen en un solo aspecto y es el protagonismo que cada actor quiere tener en el uso de las vías, es decir, están reclamando la igualdad del uso de estas sin preferencias ni distinciones. La creación y uso de reglas para cada uno que les permita cumplir con sus deberes y hacer respetar sus derechos.

Refiriéndonos un poco más a lo relacionado con el género de las víctimas, se encuentra una abrumadora diferencia que indica que, durante los años estudiados, el porcentaje diferencial oscila entre el 18% para mujeres y el 82% para los hombres. Es un punto bastante importante dado que la población femenina tiene los mismos derechos a los medios de transporte y las vías. Lo anterior da pie a que la prevención también se deba centrar en la población masculina, puesto que son los usuarios más vulnerables. Podría también ser atribuible el hecho de que más hombres mueran al mismo comportamiento inherente al ser humano, los hombres son más propensos a la velocidad y a las situaciones extremas, las mujeres suelen ser más respetuosas de las normas y apegadas a las leyes.

Otra de las estadísticas presentadas a nivel nacional es la tasa de mortalidad en función del género de las víctimas, donde al igual que se realizó la comparación para el departamento del Atlántico la tabla 5 muestra el comportamiento de las mismas a nivel nacional.

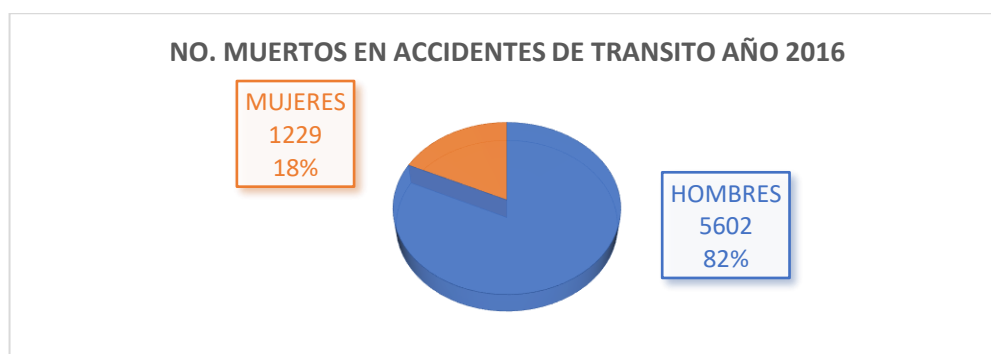
Tabla 5.

Muertes discriminadas por género 2016 – 2018 nivel Nacional

	2016		2017		2018	
	Accidente	País	Accidente	País	Accidente	País
Hombre	5602	121395	5726	123086	5441	123314
Mujer	1229	98037	1432	99242	1276	100817

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial 2017 y el DANE 2017

Al respecto, se evidencia una gran diferencia en el número de muertes de hombres y mujeres, dado que la cifra de hombres muertos es casi 5 veces mayor que la de mujeres, de los cuales estos hombres son en su mayoría, cabezas de hogar, responsables de la manutención y en plena edad productiva que no solo dejan desprotegidos sus nichos, sino que generan una pérdida y desbalance en el crecimiento económico de la sociedad. Este particular teniendo en cuenta que no hay ningún tipo de sesgo que se pueda aplicar para determinar que, por ejemplo, las mujeres se transportan menos que los hombres y menos en una relación de 5 a 1 como se muestra en la gráfica 5.

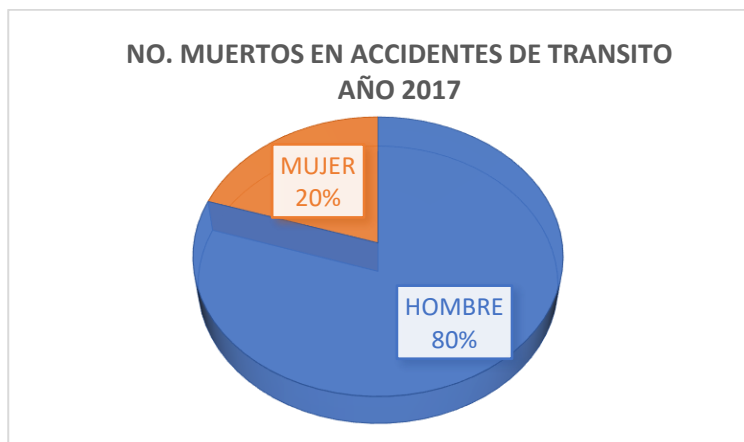


Gráfica 5. Número de las víctimas fatales en accidentes de tránsito discriminados por género a nivel nacional durante el 2016.

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2016. DANE, 2016.

En la gráfica 5, se puede observar que en el año 2016 fallecieron 1.432 mujeres que representan el 18% de muertes por accidentes de tránsito y fallecieron 5.726 hombres que representan el 82% cifras que para la Agencia de seguridad vial definió según las estadísticas como un año alarmante por las muertes presentadas en la población masculina.

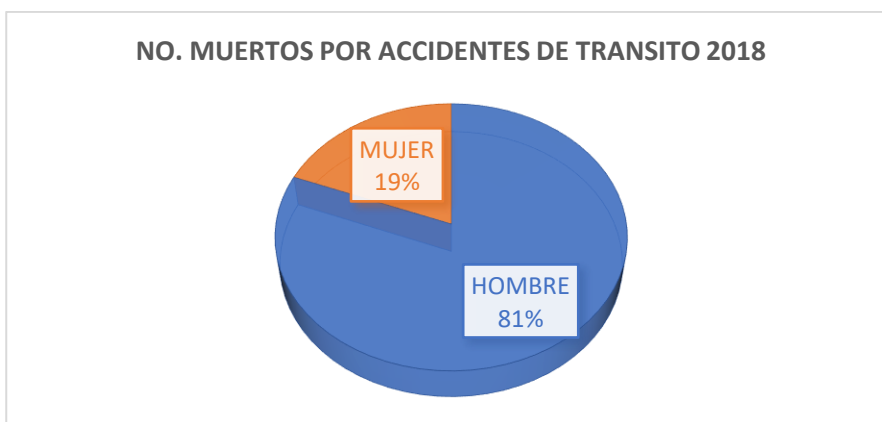
En la gráfica 6, se evidencia que en el año 2017 fallecieron 1.229 mujeres que representan el 20% de muertes por accidentes de tránsito y fallecieron 5.602 hombres que representan el 80%.



Gráfica 5. Número de las víctimas fatales en accidentes de tránsito discriminados por género a nivel nacional durante el 2017.

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2017. DANE 2017.

En la gráfica 7 las estadísticas revelan que para el año 2018 fallecieron 1.276 mujeres que representan el 19% de muertes por accidentes de tránsito y fallecieron 5.441 hombres que representan el 81%.



Gráfica 6. Número de las víctimas fatales en accidentes de tránsito discriminados por género a nivel nacional durante el 2018.

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2018. DANE 2018

A pesar de variar las cifras de víctimas mortales todos los años, cuando se habla de la relación entre hombres y mujeres que han perdido la vida, se tiene que la proporción se mantiene año tras año, sobre todo si la causa son siniestros viales.

Conclusiones

Teniendo toda esta información de cifras y estadísticas es necesario determinar si la intervención presupuestal que el estado ha realizado mediante la celebración de contratos ha mostrado un enfoque positivo podemos decir que no, ya que no se evidencia de manera contundente la reducción de los accidentes para este departamento por lo cual la entidad que es la encargada de mirar las formas como asume el rol de disminuir las cifras en todo el territorio nacional no ha logrado los fines requeridos y lo que está contemplado en el plan Nacional de Seguridad vial, aún determinando que existe una gran voluntad por parte de la Agencia de Seguridad en disponer de todos los recursos tanto económicos como humanos se debe tener en cuenta que existen otros factores que son altamente relevantes, para el caso del departamento del Atlántico la tasa de desempleo es elevada teniendo en cuenta la poca accesibilidad a mecanismos de trabajo que no sea la informalidad en este caso muy puntual y que de cierta forma afecta los accidentes de tránsito se hace referencia a los mototaxistas.

Si bien es cierto que el estado busca de cierta forma mitigar los índices de siniestros es claro que mediante campañas no es suficiente ya que los propietarios de este tipo de vehículo no dimensionan la importancia que es tener el medio de transporte que utilizan para desplazarse en las vías del departamento en óptimas condiciones y de esta forma disminuir la cantidad de accidentes presentados ya que dentro de los más comunes que se presentan, están las muertes por choques en las vías y el actor fundamental sigue siendo el motociclista.

De igual manera las cifras por siniestros en donde no solo se muestran el número de fallecidos en las vías sino lo que conlleva a revisar las secuelas que esto dejan en terceras personas que de uno u otra forma se van a ver inmerso en las lamentables cifras de accidentes viales tomando como referencia las cifras que reposan en el observatorio de la Agencia de

personas que quedan en situación de discapacidad física permanente y otros con heridas graves de por vida.

De acuerdo con las cifras del Observatorio de Seguridad Vial, para el periodo 2018 las cifras aumentaron con relación al cierre del periodo anterior con un parámetro determinante, como lo es la cantidad de motociclistas que perdieron la vida, el cual se mantuvo en 106 víctimas fatales, lo que indica que las estrategias que adopta este departamento para mitigar la problemática de muertes por este actor vial, no han surgido ningún efecto en lo corrido de estos periodos y aun teniendo la intervención de recursos por parte de un ente estatal.

En el área metropolitana de Barranquilla (Soledad, Galapa, Malambo y Puerto Colombia), hay unas 35 mil motocicletas, de las cuales 30 mil son utilizadas para el mototaxismo, es decir, que de acuerdo a la cantidad de personas que utilizan este medio para el sustento de sus familias es necesario que el estado plantee la posibilidad de invertir sus recursos en otro tipo de mecanismo que no solo sea el giro de dinero a los entes territoriales para que se efectúen las campañas correspondientes, ya que si bien es cierto los recursos que se giraron para este departamento no disminuyeron ni el 1% de los siniestros viales.

Una vez establecidas las causas que conllevan a que las personas fallezcan en las vías del país y evidenciando que el principal actor vial sin duda alguna son los motociclistas, se puede definir que esta es una problemática que día a día acarrea más muertes en las vías de Colombia, partiendo del hecho que no se cuentan con las garantías necesarias para el control de este parque automotor y para su puesta en funcionamiento por parte de los propietarios o de quienes adquieren este medio de transporte como una forma de movilización más ágil y a menor costo que las que brinda en estado colombiano actualmente.

En tal sentido, se concluye que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como máxima autoridad en la seguridad vial del país debe definir una acciones concretas y sostenibles bien sea a largo o corto plazo centradas en reducir los siniestros en la población motorizada, para esto el tema de girar los recursos a los entes territoriales y demás entidades que de una u otra forma se comprometen a mitigar los accidentes en las vías del país no se debe seguir utilizando, puesto que con base en los informes de ejecución presupuestal de los periodos 2016 y 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se demuestra que la destinación de los recursos presupuestales a los departamentos no se vieron reflejados en un impacto significativo de la disminución de fallecidos en las vías del país tratándose especialmente de los motociclistas.

Si bien es cierto que la Agencia Nacional de seguridad vial es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, esto no ha sido suficiente determinando que el tema de seguridad vial abarca áreas como lo son salud, educación, fortalecimiento, concientización, entre otros factores determinantes para la seguridad en las vías.

Por lo anterior, es necesario determinar un mecanismo que contemple desde el presente año unas mesas intersectoriales que estén integradas por personal de los Ministerios tanto de Salud, Educación y Trabajo, donde se establezcan estrategias nacionales enmarcadas a los motociclistas que circulan en las vías del país, dichas estrategias deben contemplar todos los requisitos esenciales para determinar los requisitos mínimos para la conducción de este tipo de vehículos en las diferentes vías del territorio nacional.

De igual manera, como factor de impacto positivo se debe implementar dentro de las políticas que se encuentran establecidas en la Agencia Nacional de Seguridad Vial una política que aplique a todas las empresas que fabrican estos vehículos, donde se determine que para adquirir en este caso una moto el propietario del mismo debe tener elementos de protección que

tengan una certificación del Ministerio de Transporte, la cual indique que estos productos como lo pueden ser cascos, conjuntos ópticos, frenos ABS/CBS entre otros dispositivos, garantizan mayor seguridad al momento de poner en ruedo este tipo de vehículo.

Otra medida puede ser el fortalecimiento de las penas a los conductores implementando bien sea mediante convenios con entidades como la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional donde capacitaciones con personal especializado para controlar los comportamientos de riesgo que actualmente conllevan a que se pierdan en las vías del país vidas humanas.

Teniendo en cuenta que esto sería un logro a largo plazo o una estrategia que se ponga en marcha en el futuro no podemos desconocer el tema de infraestructura que existe en nuestro país donde los motociclistas no cuentan con espacios suficientes para su circulación, por tal razón se debería determinar la adecuación de carriles preferenciales y zonas adelantadas donde sean de uso exclusivo de circulación de motos, que contengan dispositivos y materiales de señalización definidas para este tipo de vehículo de esta manera el estado integraría la utilización de este tipo de transporte y le brindaría características o formas especiales para su circulación en todo el territorio colombiano.

En lo que compete al tema del mototaxismo. como medio de sustento de muchas familias colombianas y teniendo en cuenta que en el caso de ciudades de la costa donde es el medio más utilizado para el sustento de familias siendo este mismo un servicio prestado de forma ilegal y sin las condiciones mínimas de seguridad, el estado mediante su Ministerio de trabajo debería contemplar la posibilidad de armonizar que la prestación de este servicio se realice mediante el uso del sistema motocarro ya que es un es un vehículo con características de seguridad vial más rigurosas , y que resuelve las necesidades de movilidad, pues conecta las personas en los

municipios, veredas y zonas alejadas del país, y así mismo da acceso a un servicio de mejor calidad (frecuencia, capacidad y cobertura), facilitando el acceso a servicios sociales como salud, educación y la participación en actividades económicas; también es más rentable, pues el consumo de combustible es mínimo, ya que tiene un bajo costo de inversión y mantenimiento; y es un instrumento de lucha contra la pobreza una herramienta que disminuiría de manera significativa los siniestros viales en departamentos de Colombia donde el tema de mototaxismo es la única fuente de ingresos de sus pobladores.

Es importante también, que teniendo en cuenta que el presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial está compuesto por recursos que provienen de los ciudadanos como el recaudo por el SOAT lo cual equivale al 3% de la compra del mismo, así como el 3% de los recursos de las tasas que están integradas por los CDA (centro de diagnóstico automotor) CRC (centro de reconociendo a conductores) y CEA (centro de enseñanza automovilísticas), estos recursos se destinen a salvaguardar las vidas en las vías del país, teniendo en cuenta los mecanismos de recaudo se puede contemplar la posibilidad que el estado mediante los recursos de esta entidad financiar mediante un incentivo de carácter económico la adquisición de vehículos más seguros que los que actualmente los propietarios tienen en su propiedad y para el caso de los mototaxistas entregar las motos normales y adquirir el tipo de vehículo denominado motocarro.

Todas estas posibilidades impactarían de forma favorable en la disminución de siniestros viales en la vías del país y de cierta manera se vería la disposición de los recursos de forma directa en la problemática que actualmente vive la población que se moviliza en este medio de transporte, así mismo se evitaría que los recursos que bien sea están determinados para fortalecer las estrategias de seguridad vial del país no cumplan con el propósito general basándonos en las

cifras tanto a nivel de recursos como a nivel de muertes donde la destinación de los mismos no cumplió de forma positiva la disminución de fallecidos.

La Agencia de seguridad debe analizar más a fondo si es necesario cambiar la modalidad de la destinación de sus recursos y ser esta misma entidad la garante para que los concesionarios o las empresas que producen este tipo de vehículo cumplan con directrices diferentes a las que regulan actualmente, ya que si bien es cierto se toma como base el departamento del Atlántico pero así como este existen muchos más convenios que la entidad ha firmado y con la cual se han girado mayores recursos y la cifra de muertes y siniestros no descienden según las metas propuestas.

Por lo cual una de las posibles soluciones a esta problemática que se presenta en esta población de Colombia puede ser la implementación del Motocarrismo, un tipo de vehículo más seguro y que cuenta con garantías para la prestación del servicio, de esta forma la entidad podrá disponer de una parte de sus recursos en la capacitación, concientización y celebración de algún tipo de convenio donde las personas que tienen como medio de trabajo la moto normal puedan adquirir de cierta forma un transporte que salva guarde sus vidas en las vías de esta población y una herramienta muy útil para disminuir la elevada adquisición de motos particulares para la prestación de este servicio sin las garantías necesarias.

De otra parte, podría la Agencia de seguridad vial determinar mecanismos de control más acertados a la hora de adquirir este medio de transporte sin la facilidad con la que el día de hoy se tienen para comprar un vehículo en este caso la moto que es el medio de transporte que a nivel nacional ocupa el segundo lugar con una cifra que para el cierre del periodo 2018 llegó a los 92.726 siniestros viales, una cifra que día a día crece más

Es por esta razón que podemos llegar a la conclusión que los dineros que apropia la entidad no han sido destinados a su misionalidad la cual es salvar vidas en las vías, teniendo como enfoque los diferentes actores que día a día mueren en siniestros y para el caso específico del atlántico ya debemos encaminarnos a entender que es esta entidad quien debe proponer mediante un decreto u otro mecanismo de trabajo la forma con intervendría a la hora de poder adquirir cualquier medio de transporte que a la fecha están quitándole la vida a los pobladores de la diferentes regiones del territorio colombiano.

Bibliografía

- Cabrera, G., Velásquez, N., & Valladares, M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Facultad Nacional de Salud Pública: El escenario para la salud pública desde la ciencia*, 27(2), 218-225.
- Congreso de la República. (27 de diciembre de 2013) Ley por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. [Ley 1702 de 2013]. DO: 49.016.
- Dirección de Transito del Atlántico. (2019). Recuperado de <https://transitodelatlantico.gov.co/quienes-somos/convenios/>
- Echeverry, A., Mera, J., Villota, J., & Zárate, L. (2005). Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali. *Colombia Médica* (Vol 36), 36-79.
- Espitia, V., Vélez, L., Muñoz, E., Gutiérrez, M., Espinosa, R., & Concha, A. (2007). Efectos de las intervenciones diseñadas para prevenir las muertes de motociclistas en Cali, Colombia (1993-2001). *Salud pública de México*.
- Ferrer, A., Smith, R., Espinosa, O., Cuellar, M., & Raffo, V. (2013). Análisis de la capacidad de gestión de la seguridad vial en Colombia. Fondo Mundial para Seguridad Vial-Global Road Safety Facility. Bogotá: World Bank LAC.
- Norza-Céspedes, E. H., Granados-León, E. L., Useche-Hernández, S. A., Romero-Hernández, M., & Moreno-Rodríguez, J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista criminalidad*, 56(1), 157-187.
- Transparencia - Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2019). Recuperado de <https://ansv.gov.co/Transparencia>