

**ANÁLISIS SOBRE LOS PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL,
SEGÚN PLAN NACIONAL 2022 - 2031 EN COLOMBIA**

Autores

**POLO MARTINEZ JOSE GREGORIO
HIJOS ACOSTA VICTOR ARTURO**

**UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR
FACULTAD DE DERECHO, CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
PROGRAMA DE DERECHO
VALLEDUPAR
2024**

**ANÁLISIS SOBRE LOS PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL,
SEGÚN PLAN NACIONAL 2022 - 2031 EN COLOMBIA**

**POLO MARTINEZ JOSE GREGORIO
HIJOS ACOSTA VICTOR ARTURO**

TRABAJO MONOGRÁFICO

Director /asesor

JAIME MAESTRE

JHON DIAZ CARPIO

**UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR
FACULTAD DE DERECHO, CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
PROGRAMA DE DERECHO
VALLEDUPAR
2024**

AGRADECIMIENTOS

Daré gracias a Dios por verme permitido culminar esta etapa tan importante en mi vida, por permanecer en mi corazón, darme la sabiduría y la inteligencia necesaria para llegar hasta este punto, a mi madre, esposa e hijos por ser mi motor y mi apoyo incondicional en todo momento porque gracias a su esfuerzo, amor, confianza y dedicación puede culminar mi carrera con éxito,

POLO MARTINEZ JOSE GREGORIO

AGRADECIMIENTOS

Mi agradecimiento primeramente es para Dios por permitirme lograr esta meta tan importante en mi vida, sin él no lo hubiese logrado.

HINOJOSA ACOSTA VICTOR ARTURO

Resumen:

La presente monografía tiene como objetivo principal los fundamentos teóricos y legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 2031. Es un trabajo que se abordara metodológicamente desde la mirada cualitativa, (universo subjetivo), en donde utilizaremos las herramientas metodológicas de la observación, la hermenéutica y la hermenéutica jurídica, para darle alcance a los objetivos propuestos.

Palabras claves:

Principios, gestión de la seguridad, Vías, plan nacional de vías colombiano.

Abstrac:

The main objective of this monograph is the theoretical and legal foundations that support the principles for the management of road safety in the Colombian national plan 2022 - 2031. It is a work that will be approached methodologically from a qualitative perspective, (subjective universe), in where we will use the methodological tools of observation, hermeneutics and legal hermeneutics, to achieve the proposed objectives

Key words:

Principles, safety management, roads, Colombian national road plan

Tabla de contenido

Resumen	5
Palabras clave	5
Abstrac	5
Keywords	5
1. Titulo	7
1.1. línea de investigación: Derecho público y estado social de derecho	7
1.2. Introducción	7
2. Marco de referencial	13
2.1. Antecedentes.....	13
2.1.1. La seguridad vial	14
2.2. Aportes teóricos	16
2.2.1. La seguridad vial es una responsabilidad compartida por todos y todas	17
2.2.2. Sistema Seguro	19
2.2.3. Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro.....	23
3. Diseño metodológico	27
3.1. Paradigma y enfoque de investigación	27
3.2. Tipo de investigación	29
3.3. Método de investigación	29
3.4. Herramientas recolección de investigación	30
4. Marco administrativo	31
4.1. Recursos humanos	31
4.2. Presupuesto general de la Propuesta por Fuentes de Financiación	32
4.3. Cronograma de actividades	32
5. Resultados (desarrollo de los objetivos)	33
5.1. Objetivo 1.....	33
5.1.1. Fundamentos teóricos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 3031.....	33
5.1.2. Objetivo específico 2	40
5.2.1. Interpretar los fundamentos legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 2031.....	40
5.3. Objetivo específico	44
5.3.1. Recomendaciones para la divulgación y comprensión plan nacional de seguridad vial 2022 – 2031.....	44
6. Conclusiones y recomendaciones.....	56
7. Bibliografía	58

ANÁLISIS SOBRE LOS PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL, SEGÚN PLAN NACIONAL 2022 - 2031 EN COLOMBIA

Línea del programa de derecho:

1. Introducción

La presente propuesta monográfica pretende hacer un análisis teórico y jurídico sobre los principios para la gestión de la seguridad vial, propuestos en el plan nacional de seguridad vial 2022 - 2031 en Colombia.

De manera general se puede decir que la seguridad vial es un conglomerado de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, estrategias para disminuir al máximo los efectos de los mismos, con la finalidad de proteger la vida del ciudadano que transita por las calles y carreteras.

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial colombiana (ANSV, 2021), la seguridad vial es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de heridas o muerte de los ciudadanos que se movilizan en autos o cualquier vehículo.

ANSV, (2021), diseño el plan de seguridad vial colombianos bajo los siguientes principios de gestión: 1. Coordinación. 2. Cooperación, 3. Eficiencia 4. Evidencia 5.

Participación social y aprendizaje mutuo. 6. Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información. 7. Universalidad 8. Visión de largo plazo

Los anteriores principios poseen el fin perfeccionar la gestión de la seguridad vial teniendo en cuenta los desafíos que esboza la protección de la orientación “Sistema Seguro”, y asimismo extender sus beneficios.

Se pueden afirmar que estos principios reflejan los valores de buen gobierno y así mismo, tienen el propósito de orientar al sector público nacional y territorial y al sector privado en el ejercicio de sus roles como corresponsables de la seguridad vial, sin que con ello se desconozcan los principios constitucionales y legales que rigen el ejercicio de las competencias de los distintos niveles de la administración y de la función pública.

La OMS (2013), Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, ha indicado que anualmente fallecen más de 1,240.000 de individuos en accidentes de tránsito y diariamente se registran 3.000 muertos. Asimismo, se suman un promedio de 50.000.000 de heridos en estos tipos de accidentes.

En relación a lo anterior, se puede decir que Colombia no se aleja de esta realidad, sus indicadores así lo demuestran una muestra de ello, es el aumento de defunciones y heridos entre los años 2002-2012, en donde se registran una cifra importante aproximada a los 62.000 difuntos y 443.000 heridos en accidentes de

tránsito, según el Instituto Nacional de Medicina Legal (2016), en las carreteras colombianas mueren 16 individuos diariamente.

La gestión de la seguridad vial, es una labor seria que debe asumirse con responsabilidad por todos los colombianos, apoyándose en sus gobernantes, autoridades y los empresarios.

Lo anterior es una invitación a generar en la ciudadanía colombiana una conciencia de prevención alrededor de la gestión de la seguridad vial responsable; todos los actores en calidad de conductores, pasajeros y acompañantes o peatones, deben saber que tanto el Estado, como los gobernantes y la ciudadanía en general, están dispuestos a generar una cultura del respeto y acatamiento de las normas, para evitar así traumatismos y pérdidas de vidas en accidentes de tránsitos.

No esta demás decir que un aporte para la solución de este problema, son las buenas prácticas de conducta social, pensamientos y formas de conducción, igualmente de modelos educativos, asentados en la enseñanza de valores cómo la tolerancia, el respeto y la convivencia ciudadana. Sin embargo, estos no llegan por si solos, dependen, al menos en una buena parte, del conocimiento alrededor del tema y del retorno a la sensibilidad por el mismo.

El ejercicio del diseño y ejecución de los planes estratégicos de seguridad vial, son consecuentes al problema de las catástrofes en las vías, por tales motivos se debe educar

con métodos participativos, a todos los colombianos, con estrategias interesantes de manera coherentes, prácticas y sencillas que den cuenta de la realidad social y cultural. Para poder logra lo anterior primero se debe hacer un estudio responsable del plan nacional de seguridad vial 2022 – 2031, por tales motivos esta monografía hace un aporte significativo haciendo un análisis teórico y jurídico sobre los principios para la gestión de la seguridad vial, propuestos en dicho plan.

Teniendo en cuenta lo anterior se formula la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuáles son los argumentos teórico y jurídico que sustenta los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 - 2031?

Con el análisis del de los argumentos epistémicos y legales del plan, se le puede recomendar al estado colombianos una estrategia sencilla de divulgación y comprensión del valor y respeto de la vida y así aportar un granito de arena para reducir significativamente lo siguiente:

- Disminuir significativamente los accidentes de tránsito.
- Ayudar en el descenso de las cifras de accidentalidad, morbilidad y mortalidad.
- Avanzar en la calidad de la prestación de los servicios en os sistemas de transporte.
- Aumentar la fluidez de la movilidad en vías en las áreas urbanas y rurales

- Se reduce el lucro cesante, producto de la inmovilidad de vehículos colisionados.
- Optimizamos los precios de operación de las flotas
- Impedir el costo de los deducibles de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación.
- Frenar la devaluación del vehículo por accidentes.
- Evitar al máximo el pago de honorarios administrativos y de abogados, para comparecer en audiencias o durante la investigación.
- Reducir tiempos de viaje y precio de los tráficos atascados.
- Mejorar la calidad de la prestación de los servicios públicos de transporte de ciudadanos y de bienes.
- Proteger el perfil corporativo y las consecuencias relacionadas con los accidentes de tránsito.

Como objetivo general se fijó la meta de:

Analizar los fundamentos teóricos y legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 2031.

Según lo anterior se fijaron las siguientes metas menores:

- Describir los fundamentos teóricos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022.

- Interpretar los fundamentos legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 2031.
- Recomendar estrategias de divulgación y comprensión plan nacional de seguridad vial 2022 – 2031.

2. Marco de referencia: (incluye, los antecedentes del problema, que son las investigaciones que se han hecho sobre el objeto de investigación y que pueden servir para ampliar o continuar la investigación, así como los aportes teóricos, o planteamientos escritos sobre el tema que se trata en el estudio)

El marco de referencia de la presente monografía se conforma de tres capítulos importantes: los antecedentes, el marco teórico y el marco conceptual.

2.1. Antecedentes

En este aparte se pretende dar cuenta del estado actual del tema en cuestión, que tiene como problema de investigación el siguiente; ¿Cuáles son los argumentos teóricos y jurídico que sustenta el plan nacional de seguridad vial 2022 - 2031 colombianos?

2.1.1. La seguridad vial

El tema accede a la categoría los “seguridad vial”, variable abordada desde las ciencias sociales y en especial desde el derecho. Cada disciplina sustentada en diversos autores que intentan describir y explicar en fenómeno en cuestión.

Los investigadores Pico, González y Noreña (2011), en su artículo científico titulado “Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública” concluyen que las políticas públicas de seguridad vial y peatonal incluyentes e integrales que amplíen el enfoque conductual humano, de exposición y de factores ambientales a un enfoque poblacional, de cultura ciudadana y de visión social del riesgo. Es ineludible pensar y repensar lo oficial (estatal) a partir de las alianzas sociales determinados con políticos y entidades gubernamentales, en las regiones, es decir desde los municipios y localidades, con la finalidad de lograr una concordancia con los elementos que lo componen.

Rodríguez, Camelo y Chaparro (2017). En un estudio descriptivo argumentan que seguridad vial en Colombia en los últimos años (entre 2010 – 2015) que las intervenciones en motociclistas y peatones, conviene priorizarse, porque están superando el 65% de la siniestralidad en las vías. El estado debe asumir el compromiso de disminuir la brecha entre la existencia de la ley y su aplicación, conjuntamente, la calidad de la circulación de la información debe ser un compromiso a ahondar, que le permita a los dirigentes tomar decisiones responsables, para así crear estrategia encaminadas a reducir el atraso frente a los objetivos del plan mundial para las acciones en seguridad vial.

Otro trabajo que vale la pena referenciar, es el realizado por los abogados Ocampo, Ospina y Suárez (2018), quienes en su trabajo de grado de maestría titulado “Concepto y estructura de la seguridad vial como derecho social fundamental en Colombia”, diseñan un trabajo cualitativo hermenéutico, donde interpretan los pronunciamientos que respecto a la seguridad vial ha realizado la Corte Constitucional, conectándolo con el amparo de derechos esenciales reglamentarios como la seguridad, la integralidad, la libertad y finalmente la vida.

Recientemente investigadores como Malagón y Cárdenas (2021), diseñan el programa de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito en UME, el objetivo que se determinó, fue identificar actividades de avance hacia la disminución del peligro relacionado con la accidentalidad vial laboral. La investigación se manejó desde la mirada cualitativa haciendo uso del método fenomenológico, haciendo un estudio sobre las cualidades y conductas humanas de 13 obreros que trabajaban en la compañía, por medio de la consecución de información de varias fuentes bibliográficas y observaciones de la población objeto de estudio; esta investigación permitió contribuir a la autoevaluación basada en la normatividad conexas con seguridad vial, (Resolución 1231 del 2016) y se argumentó en el modelo teórico de Haddon. En los resultados se evidencia que la compañía posee un nivel de cumplimiento del 89%, en relación con los patrones mínimos del sistema de Gestión de seguridad y salud en el trabajo (Resolución 0312 del 2019), también se pudo encontrar que la inseguridad vial no se exhibe ni como peligro ni como riesgo, por lo que se elaboró un estudio fundamentado en los modelos normativos

mostrados con anterioridad (Resolución 1231 del 2016). En relación los resultados en esta investigación, se encontró con la necesidad de contribuir con las ideas iniciales para la promoción y prevención basado en los 5 pilares de la seguridad vial, destacando la necesidad de gestionar e implementar un programa de seguridad vial integral.

2.1. Aportes teórico

El debate teórico existente alrededor de las categorías de análisis y categorías auxiliares como la seguridad vial, sistema seguro, Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro y sus componentes (Velocidades seguras, Vehículos seguros Infraestructura vial segura, Comportamientos seguros, Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial, Atención integral a víctimas, Gobernanza y la gestión del conocimiento), está liderado por los fundamentos conceptuales de autores y entidades como: (García y Vélez, 2017), (Flores, 2012), (Ortiz, 2012), (De la Guardia & Ruvalcaba, 2020), (Asociación Médica Mundial, 2017), (World Resources Institute, 2018), (OMS, 2021), (Foro Internacional de Transporte, 2017), (ANSV, 2021), entre otros. Fundamentos que ayudan a delimitar y sustentar el planteamiento de la investigación.

2.1.2. La seguridad vial es una responsabilidad compartida.

La seguridad vial es una responsabilidad compartida por todos, la instrucción vial es una invitación a promover en los educandos los valores de respeto por sí mismos y

los demás, por las normas de convivencia democrática y el desarrollo de actitudes conducentes a la defensa de los derechos propios y ajenos; para que hagan suyos estos valores y principios, y descubran el sentido fundamental que posee el acatamiento de las reglas de tránsito. No está de más conmemorar que en el perímetro del tránsito vehicular existen derechos y deberes para todos los ciudadanos. (Ortiz, 2012).

Según la ANSV, (2019) En el territorio colombiano existe una cifra muy alta en relación a la siniestralidad vial a causa del exceso de velocidad, de hecho, el 48 % de los fallecimientos por conducir más rápido de lo permitido ocurren en centros urbanos. Para reducir las consecuencias del exceso de velocidad, hemos venido aplicando un enfoque integral de tráfico calmado cuyo objetivo es propiciar una red vial con unas especificaciones técnicas adecuadas por la cual se conduce de forma segura, a una velocidad apropiada para el entorno y para los usuarios más vulnerables.

Proteger la salud y en general vida de los actores viales demanda una mejor comprensión de la problemática de la siniestralidad vial y los factores que la ocasionan, así como de las relaciones socio-económicas y productivas que los determinan. De cara a este problema, la OMS recomienda sobre el impacto que tienen en la salud las situaciones en que los individuos se desarrollan, laboran, habitan o decaen, las cuales logran exponer el nivel de exposición a riesgos que afectan la salud de los ciudadanos (García y Vélez, 2017).

En relación a lo anterior se puede decir que estas circunstancias determinantes sociales de la salud, al ser situaciones que intervienen en el evento de gozar de un bienestar integran (físico, mental y social), este suceso se transforma en una labor fundamental para mejorar la salud de la población (De la Guardia & Ruvalcaba, 2020).

En este sentido, es crucial comprender que las lesiones en las vías tienen un origen multicausal, vinculado a determinantes sociales como las condiciones materiales del entorno. Esto incluye elementos del ambiente físico en el que las personas se desenvuelven, como la infraestructura vial, los vehículos, el urbanismo y el ordenamiento territorial. Asimismo, influyen el contexto psicosocial, que abarca las conductas y comportamientos de los actores viales durante el tránsito, así como el sistema sanitario, incluyendo su accesibilidad. (Asociación Médica Mundial, 2017).

En reconocimiento de esto, varios países han adoptado un enfoque conocido como Sistema Seguro, que busca identificar y gestionar los diversos factores de riesgo a los que están expuestos los usuarios de las vías. Este enfoque reconoce la falibilidad y vulnerabilidad inherentes al ser humano, así como la necesidad urgente de proteger a las personas contra lesiones graves o fatales en accidentes de tráfico, partiendo de la premisa de que dichas lesiones son evitables (World Resources Institute, 2018)

Los factores de riesgo son entendidos como la probabilidad de ocurrencia de un suceso con la capacidad de ocasionar un daño físico, mental y/o emocional a un actor vial, ante la falla o respuesta inadecuada de los elementos que constituyen el Sistema

Seguro, ante un error involuntario del actor. El nivel de riesgo lo determinan la exposición del actor o el tiempo de permanencia del actor bajo determinadas condiciones de operación de los elementos de Sistema Seguro. La intensidad del daño la determina la capacidad del actor vial para asimilar la energía cinética que se libere en una colisión. En este caso la principal variable de la intensidad del siniestro es la velocidad que desarrolla el actor vial o el objeto de choque de este.

2.1.3. Sistema Seguro:

El enfoque Sistema Seguro representa un cambio frente al abordaje tradicional de la seguridad vial, el cual está basado en la observación del siniestro y considera que el comportamiento humano es la principal causa de las colisiones y, por lo tanto, la responsabilidad de la siniestralidad recae sobre los actores viales (World Resources Institute, 2018). En esta figura habitual, las habilidades se concentran en cambiar la conducta de los usuarios de las vías. Esto, junto con la ignorancia de las múltiples causas que producen los accidentes, dificulta la reducción de las afectaciones generadas por estos (Foro Internacional de Transporte, 2017).

En consideración de estas debilidades, durante la última década del siglo XX, se implementó en Europa el enfoque Sistema Seguro el cual, al centrar su foco en la vulnerabilidad del actor vial, parte de la premisa que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Así las cosas, un Sistema

Seguro promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables (Foro Internacional de Transporte, 2017).

Sobre este fundamento, Sistema Seguro considera cuatro principios que guían la planificación e implementación de estrategias para una movilidad segura (Toward Zero Foundation):

- Principio 1: El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.
- Principio 2: los ciudadanos poseen capacidades finitas para soportar las energías libres en un accidente.
- Principio 3: La seguridad vial es un compromiso compartido
- Principio 4: Proactividad en la gestión de la seguridad vial

El primer principio, es “Sistema Seguro” parte de una premisa realista que reconoce la inviabilidad de eliminar el error humano, la impredecibilidad del actuar de las personas y, por lo tanto, la necesidad de adelantarse a conductas peligrosas en la vía (Foro Internacional de Transporte, 2008).

Esta orientación, en un régimen indulgente se cuentan con elementos que disminuyen la posibilidad de que ocurra una falta humana y, en caso de que el error se origine, protegen a los individuos implicados los accidentes para prevenir heridas fatales. (Instituto Mexicano de Transporte, 2016).

El segundo principio Un Sistema Seguro considera la vulnerabilidad de las personas al reducir la probabilidad de siniestros en los cuales las energías liberadas son intolerables por el cuerpo. (Instituto de Ingenieros de Transporte, s.f.).

Al respecto, en materia de seguridad vial, la velocidad se convierte en el primordial elemento de peligro para el ser humano, pues además de acrecentar la evento de ocurrencia de siniestros por cuenta de la reducción del campo de visión del conductor, (según INVIA A 40 km/hora, el ángulo de visión del conductor es de 100, en tanto que al aumentar la velocidad a 100 km/hora el ángulo de visión se reduce a 45), incide en la magnitud de las lesiones generadas. Lo anterior, obedece a la energía cinética liberada y absorbida por los actores involucrados en el siniestro, dado que, a mayores velocidades se liberan mayores energías (Organización Panamericana de la Salud, 2017).

Siguiendo esta línea de pensamiento, el enfoque reconoce la importancia de coordinar las velocidades de operación con las exigencias de movilización, la infraestructura vial, las especificaciones de los vehículos y el riesgo de accidentes mortales o lesiones (Foro Internacional de Transporte, 2017).

El tercer principio Sistema Seguro reconoce que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre sector público, privado y sociedad civil. En este sentido, todas las personas que contribuyan a planear e implementar los elementos del sistema (planeadores, ingenieros, legisladores, profesionales del área de la salud, personal de control, entre otros) deben trabajar en conjunto para reducir la ocurrencia de siniestros viales y sus impactos (World Resources Institute, 2018). Por otro lado, los usuarios de las vías tienen la responsabilidad de utilizar los medios de transporte de manera adecuada, independientemente del modo en que se desplacen. Esto se refleja principalmente en el cumplimiento de las normativas establecidas por las autoridades en materia de movilidad (Brake: The Road Safety Charity, 2015).

El cuarto y último principio, bajo el enfoque sistema seguro, se identifican y analizan los distintos factores que, en el ejercicio de la movilidad, pueden representar un riesgo para la vida y salud de los actores viales, de tal forma que, de forma preventiva, se planean e implementan las acciones requeridas para la mitigación del riesgo. En este sentido, se busca que «todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones» (OMS, 2021).

2.1.4. Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro

Según ANSV a partir de (OMS, 2017) e (Instituto de Recursos Mundiales, 2018), el área de acción para consolidar el enfoque sistema seguro, está conformado por 8 componente:

- Velocidades seguras
- Vehículos seguros
- Infraestructura vial segura
- Comportamientos seguros
- Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial
- Atención integral a víctimas
- Gobernanza
- Gestión de conocimiento

Cada una de los anteriores componentes definidos de las siguientes maneras:

Velocidades seguras: Velocidades gestionadas en las vías según las necesidades de movilidad, el medio ambiente, la calidad de la infraestructura, la seguridad de la flota vehicular y el riesgo de heridas graves y defunciones (Foro Internacional de Transporte, 2017).

Vehículos seguros: Vehículos nuevos y en operación equipados con condiciones de seguridad que reducen la probabilidad de lesiones graves y fatales a sus ocupantes y demás actores viales.

Infraestructura vial segura se refiere a aquellos espacios viales donde todos los usuarios pueden desplazarse sin riesgo para su integridad. Su diseño y funcionamiento se centran especialmente en proteger a los usuarios más frágiles. Las vías seguras se caracterizan por ser autoexplicativas, es decir, su esquema y elementos facilitan orientación a los usuarios para tomar decisiones convenientes (Foro Internacional de Transporte, 2008).

Comportamientos seguros: se refieren a las acciones de los usuarios de las vías que están en línea con la responsabilidad asociada a la acción de la movilidad. Esto implica una formación que fomente aspectos como la reunión y el cuidado al utilizar el sistema de transporte, así como el respeto a las reglas de tránsito establecidas (Flores, 2012).

Un comportamiento seguro implica una mayor conciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacia los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social para el desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, basada en los siguientes elementos:

- Autocuidado a partir del desarrollo de medidas de protección frente a los factores de riesgo presentes en el ejercicio de la movilidad, es decir,

cada actor vial debe tomar decisiones enmarcadas en el propio bienestar con miras a salvaguardarse, condición necesaria para el ejercicio de la solidaridad social.

- La conciencia social implica reconocer que todos los usuarios tienen derecho a disfrutar de manera segura de las vías.
- Respeto a las normas y aceptación de la corresponsabilidad en la seguridad vial.
- Mantener actitudes físicas y psicológicas adecuadas para realizar desplazamientos según el medio de transporte seleccionado, así como para recibir, procesar y evaluar la información del tráfico, tomando decisiones que promuevan la seguridad en los desplazamientos.
- Poseer los conocimientos, aptitudes y habilidades necesarios para desplazarse de manera segura según el medio de transporte elegido.
- Mostrar consideración y cortesía hacia los demás usuarios de las vías, especialmente aquellos que presentan mayores dificultades de movilidad.
- Participar en el diseño e implementación de acuerdos sociales relacionados con la movilidad.
- Demostrar preocupación por mantener condiciones óptimas para desempeñar un determinado papel como usuario de las vías, y en caso de ser aplicable, por el estado del vehículo que se utilizará en dicho papel. (ANSV, 2021)

Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial: Corresponde a la observancia y acatamiento de las reglas establecidas para el ejercicio de una movilidad segura por parte de todos los actores corresponsables en la seguridad vial.

Atención integral a víctimas: Acciones orientadas a reducir la internalización de los impactos que genera la siniestralidad vial en el actor vial involucrado en el siniestro y en su núcleo familiar. Por lo anterior, su abordaje debe propender por el tratamiento integral de los afectados por siniestros viales al involucrar los aspectos físicos, psicosociales y jurídicos derivados de un siniestro con el fin de evitar el deterioro de la calidad de vida de los afectados (Asociación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), 2016).

Gobernanza: Formulación, implementación y evaluación de acciones y procesos que se realizan en búsqueda del incremento de la prosperidad y bienestar de los ciudadanos en torno a un objetivo común y mediante el establecimiento de acuerdos entre los diferentes agentes. Estas acciones se rigen por un conjunto de valores que protegen el interés público, y que están destinadas a detectar de forma anticipada y correcta los problemas y que a su vez permiten la formulación efectiva de políticas públicas (OCDE, 2018). La gobernanza representa las normas, valores y procesos a través de los cuales los asuntos públicos se gestionan de manera transparente, participativa e inclusiva.

Gestión de conocimiento: La gestión del conocimiento tiene como propósito la creación y difusión de datos e información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática (ANSV, 2020) y el logro de la movilización de los diferentes actores sociales para promover una mayor conciencia de su corresponsabilidad (ANSV, 2020)

3. **Diseño metodológico:**

En términos generales la investigación fue orientada por los procedimientos metodológicos de las ciencias sociales en especial en disciplinas como el derecho y la sociología. Este marco está compuesto por la argumentación del paradigma, el enfoque de investigación y de igual manera el tipo y el método de investigación.

3.1. **Paradigma y enfoque de investigación**

En este proyecto se fundamenta el uso del paradigma interpretativo, para lo cual se parafrasean los argumentos presentados por Pérez Serrano (1994), quien sostiene que la teoría es una reflexión sobre y desde la práctica, dando forma a la realidad no solo mediante hechos observables y externos, sino también mediante significados e interpretaciones elaboradas por el sujeto a través de su interacción con otros dentro de un contexto específico. Se enfatiza en la comprensión de los procesos desde las propias creencias, valores y reflexiones. El objetivo de la investigación es construir teorías y prácticas basadas en la práctica misma. En el caso de esta investigación, se utiliza el método etnográfico para interpretar los eventos en los que se desarrollan los acontecimientos. El uso de la metodología cualitativa permite una descripción contextual rigurosa de las diferentes situaciones que posibilitan la intersubjetividad en la captación de la realidad, a través de una recopilación sistemática de datos que permite el análisis descriptivo. Se apuesta por la pluralidad de métodos y la utilización de estrategias de investigación específicas y propias del ámbito social y cultural (Pérez, 1994).

El marco metodológico utilizado en este proyecto está orientado desde los parámetros del enfoque cualitativo (mundo subjetivo e interpretativo), dentro del cual se trabajará con el tipo de investigación descriptiva y los métodos de observación y hermenéutica jurídica.

El enfoque cualitativo se basa en la lógica o razonamiento inductivo, analizando las creencias, presuposiciones y experiencias subjetivas de las personas; se sustenta en el uso de la subjetividad y la interpretación. Investigadores como Hernández, Fernández y Baptista (2018) argumentan que este enfoque a menudo se refiere como investigación naturalista, fenomenológica, interpretativa o etnográfica, es decir, una especie de "paraguas" que incluye una variedad de concepciones, visiones, técnicas y estudios no cuantitativos. Se utiliza principalmente para descubrir y refinar preguntas de investigación. En la búsqueda cualitativa, en lugar de comenzar con una teoría particular y luego verificarla con hechos empíricos, el investigador comienza examinando el mundo social y desarrolla una teoría "consistente" con lo que observa que ocurre con frecuencia, conocida como "teoría fundamentada".

3.2. Tipo de investigación

Se trata de una investigación descriptiva, ya que tiene como objetivo analizar los argumentos teóricos y jurídicos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el Plan Nacional Colombiano 2022-2031. Esto se llevará a cabo

mediante las siguientes actividades: describir la situación de la seguridad vial en Colombia y analizar el marco jurídico que la regula.

3.3. Método de investigación

3.3.1. Método hermenéutico general: Esta disciplina que consiste en encontrar sentido y significado por medio de la interpretación de las palabras tiene exponentes ilustres como Heidegger, Gadamer(discípulo), Ricoeur, Dilthey, para citar algunos, de los que somos deudores sin ninguna duda.

La hermenéutica directamente relacionada con el lenguaje y sus dificultades que en ocasiones nos llevan a manejar significados distintos de un mismo escrito, pero obteniendo una conclusión coherente y consistente.

Teniendo en cuenta un contexto histórico, se trata de saber que hay detrás de la escritura de un texto, el logos de su significado, llegando mucho más allá de una simple exegesis, extrayendo con el método el sentido colocado en el escrito o texto) y con ello pasar de la descripción a la comprensión de las “manifestaciones de la vida” volcada en los textos.

Mediante la Hermenéutica General, realizamos una interpretación de la teoría encontrada en los diferentes textos, estudios, tesis, noticias, artículos, toda la información posible que sustentara la línea jurídica de los límites y alcances de la seguridad vial, con el fin de estudiar y conocer a fondo el problema.

3.3.2. de la hermenéutica jurídica: Continuando la línea de la interpretación, confrontamos los textos y decisiones legales para hacer una comparación del más antiguo al más reciente, con el convencimiento de que las técnicas y la dedicación necesaria, nos permitiría tener claridad en cuanto a que leyes y jurisprudencia estudiar, así como la coherencia que guardaban con las decisiones judiciales actuales.

Más allá de querer quedarnos con un estudio de casos, nos interesamos por interpretar el sentido aplicado de la ley, no solo exponer leyes sino llegar a su aplicación y entendimiento, como lo expuso López (2019) “El ejercicio hermenéutico de la interpretación de la norma jurídica, aunque exige bases teóricas para su desempeño, no se queda ahí, sino que llega al plano de lo práctico. Dirige el sentido de su aplicación y justificación, con lo cual afecta directamente la esfera jurídica de las personas en sus bienes, derechos, obligaciones, e incluso su libertad”¹ de lo anterior, resulta importante la aplicación de la hermenéutica jurídica; cualquier persona puede leer un libro de leyes, pero solo un magistrado, abogado u operador Judicial, por naturaleza hermenéutico,

¹ NOCIONES DE HERMENÉUTICA E INTERPRETACIÓN JURÍDICA EN EL CONTEXTO MEXICANO (1.ª ed.). (2019). (1.ª ed.). México: Miguel López Ruiz. México: Miguel López Ruiz.

puede llegar a través de un dialogo permanente de las Leyes, a encontrar la defensa necesaria para cada caso estudiado.

En esta investigación aplicamos a cada uno de los métodos nuestra reflexión, basados en una gran pluralidad de estudios encontrados, siempre llevándolo al dialogo permanente con la Legislación Vigente.

4. Marco administrativo

El marco administrativo del presente proyecto de grado, está integrado por los siguientes elementos: Recursos humanos, presupuesto y cronograma de actividades.

4.1. Recursos humanos

Personal	Actividad
José polo y Víctor Hinojosa	Investigadores principales (formulación, ejecución y gestión del proyecto)
Por definir	Asesor metodológico
Por definir	Asesor temático (privado)

4.2. Presupuesto general de la Propuesta por Fuentes de Financiación (en pesos)

Rubros	Fuentes		Total
	Univ ersidad	Propios	
Personal		1.000.000	1.000.000
Equipos		1.240.000	1.240.000
Materiales		320.000	320.000
Trasporte interno		200.000	200.000
Servicios técnicos		200.000	200.000
Total		2.860.000	2.860.000

4.3. Cronograma de actividades

ACTIVIDADES	TIEMPO POR PERIODO DE DOS MESES					
		II	III	IV	V	VI
Revisión bibliográfica.		X	X			
Formulación de la propuesta monográfica		X	X	X		
Contacto con informantes y notas de campo (docentes y administrativo)		X	X	X		
Recolección de información en relación al tema de investigación.		X	X	X	X	
Análisis de los datos			X	X	X	
Redacción de informes				X	X	X
Presentación de resultados						X
Sustentación						X

5. **Resultados** (Desarrollo de los objetivos)

Los resultados de esta monografía se organizan de acuerdo a los objetivos formulados que dicen así:

- Describir los fundamentos teóricos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022.
- Interpretar los fundamentos legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 2031.
- Recomendar estrategias de divulgación y comprensión plan nacional de seguridad vial 2022 – 2031.

5.3. Objetivo 1.

5.3.1. Fundamentos teóricos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 3031

En este aparte se da alcance al objetivo específico número uno que pretende hacer una descripción de los argumentos teóricos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 - 20231. este capítulo es abordado metodológicamente desde la mirada paradigmática interpretativa y el enfoque

cualitativos y uso del método hermenéutico. La fundamentación teórica se sustenta en los aportes realizado por entidades y autores como la ONU, (2018). Medina (1965), Grice (1975), Koontz y Weihrich (2004), Robbins y Coulter (2005), Piqueras (2015), entre otros.

El plan nacional de seguridad vial de los colombianos en la vigencia 2022 – 2031, se sustenta en 9 principios para la gestión de la seguridad vial, estos elementos posen como objetivo mejorar la gestión de la seguridad vial ante los desafíos que planea la adopción de una orientación sistemática segura, así como extender sus favores.

Según el Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV (2022 – 2031), los principios son la guía esencial para orientar y poner en práctica los “valores de buen gobierno”, son los lineamientos que rigen las prácticas de la seguridad vial en todo el contexto nacional, sin desconocer los argumentos legales y constitucionales que rigen la actividad de las competencias de los diferentes entes administrativos y de la función pública en el estado colombiano. Estos principios son:

- La coordinación
- La cooperación
- La Eficiencia
- La Evidencia
- La Participación social y aprendizaje mutuo
- El Seguimiento y evaluación orientada a resultados

- La Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información
- La Universalidad
- La visión a largo plazo

El principio de la coordinación, Según Rogelio Medina Rubio (1965) coordinación es un principio organizativo que intenta alcanzar la unidad en la acción administrativa entre órganos pertenecientes a ámbitos distintos de una misma orientación o gobierno, no relacionados por el principio de jerarquía.

En el PESV (2022 – 2031), Coordinación es un principio: que tiene la misión de la comunicación oportuna y suficiente entre las entidades con responsabilidades en la seguridad vial para determinar la cooperación, tomar decisiones y vigorizar capacidades.

El principio de cooperación

El principio de cooperación según Grice (1975) se fundamenta en cuatro máximas: calidad, cantidad, relevancia y modalidad. En el caso expuesto en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, (2022 – 2031), la cooperación como principio es el apoyo recíproco entre las personas, sociedad e entidades, que poseen la responsabilidad y el interés de bajar al máximo las cifras de siniestros en las vías colombianas.

El principio de la Eficiencia

El Diccionario de la Real Academia Española (2014) precisa que la eficiencia como la capacidad de disponer de alguien o algo para lograr un efecto determinado. De manera concisa pero descriptiva, Koontz y Weihrich (2004) aseveran que la eficiencia implica alcanzar objetivos con el mínimo recursos, mientras que Robbins y Coulter (2005) sostienen que consiste en lograr los mejores resultados con la minúscula inversión.

En el caso colombiano, en lo referente al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) 2022-2031, el principio de eficiencia se centra en buscar el mejor uso de los recursos humanos, físicos y financieros sin comprometer el logro de las metas establecidas, con el objetivo de maximizar los beneficios obtenidos en la gestión de la seguridad vial en Colombia.

El principio de la evidencia

Generalmente la evidencia se refiere a instancias, estadísticas y testimonios específicos, cuando apoyan una reclamación de tal manera que hacen que el (los) tomador (es) de decisión otorgue la adhesión a esa afirmación”.

La evidencia como principio en el PESV (2022 – 2031), se refiere a la toma de decisiones sustentada en los adelantos investigativos, en buenas prácticas en contextos universales y nacionales, sobre la gestión de la seguridad vial.

Principio de la Participación social y aprendizaje mutuo

El principio de la Participación social y aprendizaje mutuo se relaciona con la implementación de elementos para permitir la intervención e incidencia del sector privado y de la sociedad en el diseño y ejecución de las políticas, programas y proyectos de seguridad vial. La gestión de la seguridad vial involucrará una interacción directa con la ciudadanía, academia, empresas, entre otros, con el fin de comprender las problemáticas desde los distintos roles y generar aprendizajes basados en las experiencias, hábitos, buenas prácticas y saberes de los involucrados (PESV (2022 – 2031, p. 27)

Principio de Seguimiento y evaluación orientada a resultados

Este principio de Seguimiento y evaluación orientada a resultados es muy especial porque tiene como función la definición de los planes de acción que identifiquen, entre otras acciones, el alcance de las actividades, los responsables de su ejecución y los plazos para ello, junto con herramientas y mecanismos que faciliten el seguimiento a los avances y al cumplimiento. (PESV (2022 – 2031). Adicionalmente, este principio observa la afiliación de ejercicio de valoración que acceda determinar los productos, las fortalezas, las debilidades y los desafíos y con esto, cimentar la fallos y ejercicios relacionados con la prolongación de programas y la formulación, gestión y ejecución de proyectos sobre la seguridad vial.

El principio de la Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información:

Este principio está íntimamente ligado a la escogencia de medidas fundada información de calidad, necesaria para la caracterización del fenómeno de la siniestralidad vial en todo el territorio colombianos. Así mismo, este principio convoca a la realización de investigaciones de manera abierta según las necesidades del momento, así como la divulgación de conocimiento.

Principio de la universalidad

Generalmente este principio se relaciona con el deleite de los derechos humanos y observa a todas las personas por igual. Según el Informe sobre la universalidad de los derechos humanos, la diversidad y los derechos culturales (2018), La universalidad significa que todos los seres humanos tienen los mismos derechos humanos simplemente por su condición de ser humanos, independientemente de donde vivan y quienes sean, así como de su situación o características particulares (ONU, 2018).

Desde Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV (2022 – 2031), el principio de Universalidad está ampliamente ligados al diseño de estrategias dirigidas a la salvaguarda de la vida e integridad de todos los residentes de Colombia sin ningún tipo de exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. De igual manera, este principio expone la necesidad de priorizar el diseño, y el cumplimiento de las políticas de

seguridad vial teniendo en cuenta las necesidades básicas de protección de los ciudadanos vulnerables y la misericordia por lo menos favorecidos.

Principio de la visión a largo plazo

Cesar Piqueras (2015), argumenta que la visión a largo plazo, son los diferentes, planes, proyectos que se piensan alcanzar en un futuro, en un periodo de tiempo aproximado en 5 años o más.

El Principio de la visión a largo plazo, desde el PESV (2022 – 2031), se refiere a la planeación de programas y proyectos sostenibles en el tiempo, con el objeto de dar la continuidad necesaria sin limitar la posibilidad de optimización de las estrategias. Políticas dirigidas a garantizar la seguridad vial en Colombia.

A manera de conclusión del capítulo se puede decir que es importante comprender e interpretar los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 3031, porque gracias a ellos se puede fortalecer el reconocimiento del valor de la vida y, por lo tanto, la importancia que tiene su protección para el desarrollo personal, familiar y de la sociedad. Y de esta manera formular, gestionar y ejecutar políticas eficaces para disminuir la siniestralidad vial colombinas.

5.2. **Objetivo específico 2:**

5.2.1. **Interpretar los fundamentos legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 2031.**

En esta sección se lleva a cabo una interpretación de los fundamentos legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022-2031. El capítulo se aborda desde un enfoque cualitativo, alcanzando el segundo nivel de investigación (la descripción) mediante la aplicación de los métodos de la observación como fuente inicial y, finalmente, la hermenéutica jurídica.

En Colombia, la Constitución Política de 1991 establece que uno de los fines del Estado es promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos allí consagrados. Entre otros aspectos, esto implica la obligación de las autoridades nacionales, regionales y locales de salvaguardar la vida de todas las personas residentes en el territorio nacional.

En atención a lo anterior, podemos citar al Artículo 2 Ley 105 de 1993 que dice:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, (ley 105 de 1993, artículo 2)

Este artículo deja claro que la seguridad de los ciudadanos se estableció como una prioridad esencial del sector transporte, siendo obligación de las autoridades de tránsito velar su acatamiento, (Ley 769 de 2002, Artículo 7).

Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Esta ley se crea con el objeto construir lineamientos universales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en los ciudadanos la creación de costumbres y conductas seguras en la vía y, en consecuencia, la construcción de razonamientos libres, solidarios y sensatos necesarios para actuar en escenarios de uso de la vía en todo el contexto nacional.

En 2013, mediante la Ley 1682, la seguridad se define como una característica que debe estar presente en la infraestructura de transporte. Esta ley dispone que dicha infraestructura debe cumplir con criterios de seguridad y con la visión de alcanzar cero muertes en siniestros viales. (Ley 1682 de 2013).

En 2013, mediante la Ley 1702, se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial. Esta ley asigna a la ANSV la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en las vías del territorio nacional.

La Resolución 1565 de 2014 expide la guía metodológica para la confección del Plan Estratégico de Seguridad Vial en todo el territorio nacional. Esta guía estará a cargo de todas las entidades y empresas del sector oficial o privado con el objetivo de cumplir con los fines misionales de resguardar la vida en las vías.

La Resolución 1231 de 2016 adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Sin embargo, esta resolución fue derogada por la Resolución 7495 de 2020.

Otra norma importante que merece ser revisada es la Ley 1955 de 2019, la cual, a través de su artículo 96, insta a los municipios, distritos y áreas metropolitanas a formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible y segura. Estos planes deben estar alineados con los objetivos de desarrollo sostenible. Este artículo anteriormente mencionado promueve la planificación con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, mediante la gestión de la seguridad vial y la protección de la integridad de los ciudadanos colombianos.

5.3. Objetivo específico 3:

5.3.1. Divulgación de las recomendaciones del plan nacional de seguridad vial 2022 – 2031.



**Cartilla didáctica para divulgación y
compresión de los principios para la gestión
de la seguridad vial, según plan nacional
2022 - 2031 en Colombia**

Autores

POLO MARTINEZ JOSE GREGORIO

HINOJOSA VICTOR

UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR

FACULTAD DE DERECHO, CIENCIAS POLITICAS Y
SOCIALES PROGRAMA DE DERECHO

VALLEDUPAR

2023



PRESENTACIÓN

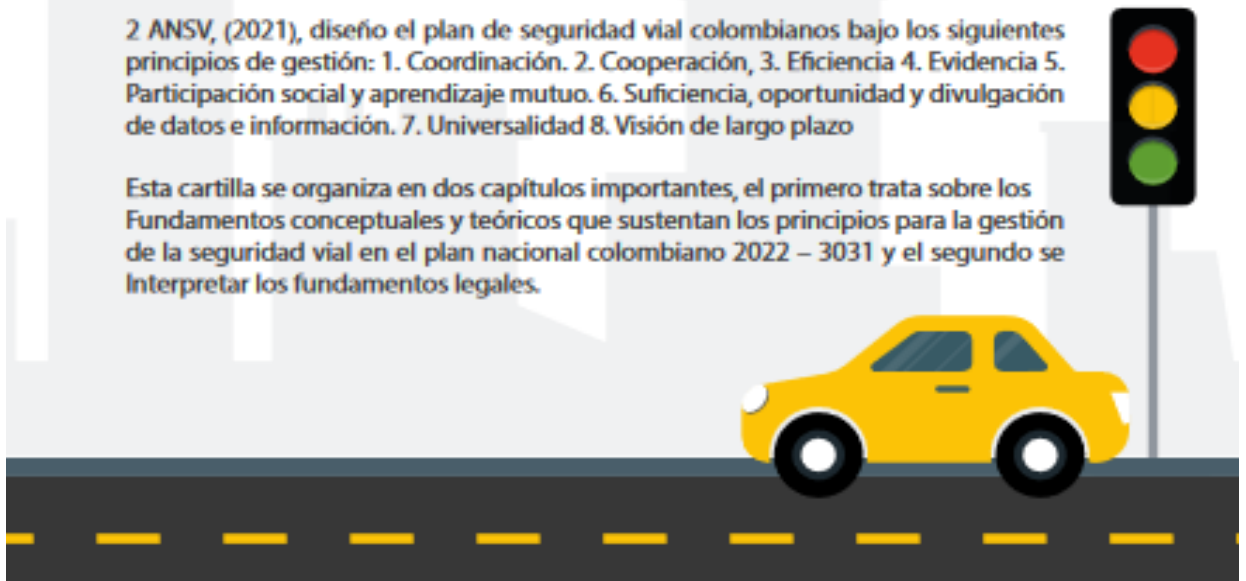
La presente cartilla se construyó con el objetivo de esbozar de manera didáctica estrategias de divulgación y comprensión de los principios para la gestión de la seguridad vial, según plan nacional 2022 - 2031 en Colombia. Es un trabajo que se abordara metodológicamente desde la mirada cualitativa, (universo subjetivo), en donde utilizaremos las herramientas metodológicas de la observación, la hermenéutica y la hermenéutica jurídica, para darle alcance a los objetivos propuestos.

De manera general se puede decir que la seguridad vial es un conglomerado de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, estrategias para disminuir al máximo los efectos de los mismos, con la finalidad de proteger la vida del ciudadano que transita por las calles y carreteras.

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial colombiana (ANSV, 2021), la seguridad vial es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

ANSV, (2021), diseño el plan de seguridad vial colombianos bajo los siguientes principios de gestión: 1. Coordinación. 2. Cooperación, 3. Eficiencia 4. Evidencia 5. Participación social y aprendizaje mutuo. 6. Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información. 7. Universalidad 8. Visión de largo plazo

Esta cartilla se organiza en dos capítulos importantes, el primero trata sobre los Fundamentos conceptuales y teóricos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 3031 y el segundo se Interpretar los fundamentos legales.



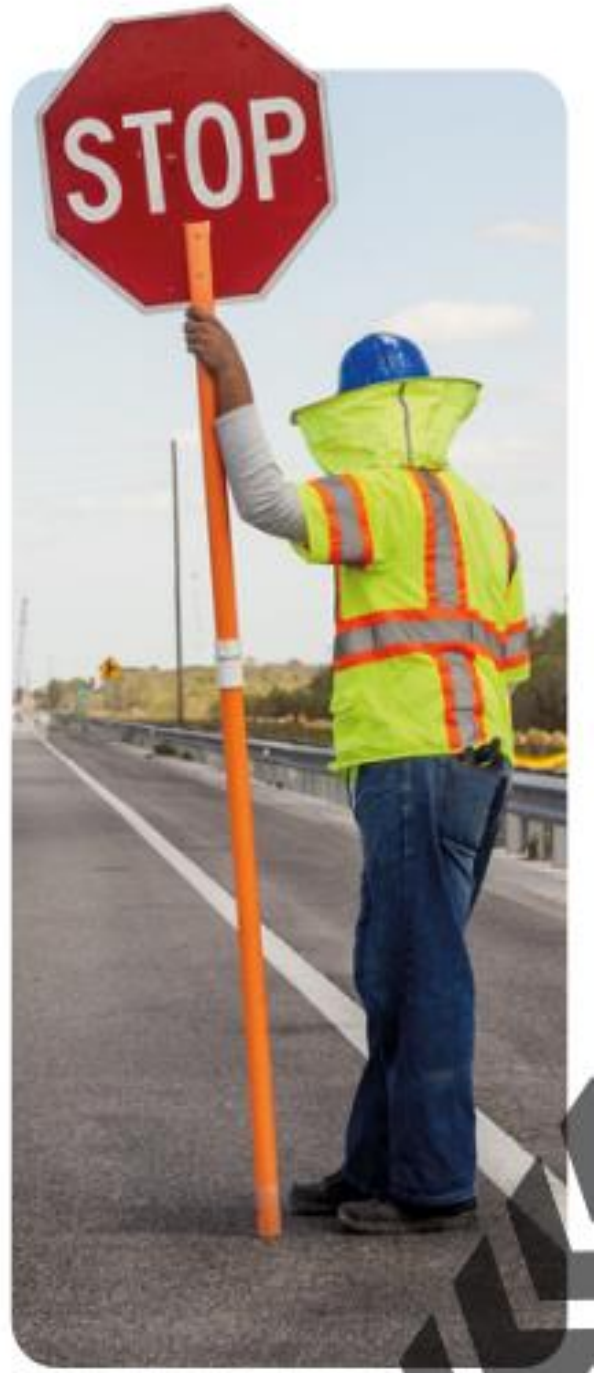
CAPÍTULO 1. FUNDAMENTOS CONCEPTUALES Y TEÓRICOS QUE SUSTENTAN LOS PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL PLAN NACIONAL COLOMBIANO 2022-3031

LA SEGURIDAD VIAL

El tema accede a la categoría los "seguridad vial", variable abordada desde las ciencias sociales y en especial desde el derecho. Cada disciplina sustentada en diversos autores que intentan describir y explicar en fenómeno en cuestión.

Los investigadores Pico, González y Noreña (2011), en su artículo científico titulado "Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública" concluyen que las políticas públicas de seguridad vial y peatonal incluyentes e integrales que amplíen el enfoque conductual humano, de exposición y de factores ambientales a un enfoque poblacional, de cultura ciudadana y de visión social del riesgo. Es necesario pensar lo público desde los pactos sociales establecidos con políticos y entes gubernamentales, en el contexto local y municipal, con el fin de que se logre la concordancia con los elementos que lo componen.

Rodríguez, Camelo y Chaparro (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015. Este estudio describe resultados preliminares de los primeros años del plan mundial para la década de acción en seguridad vial en Colombia, es un trabajo descriptivo sobre el comportamiento de Lesiones y Muertes causadas por el Tránsito (LMT) en Colombia 2010-2015. Obteniendo como resultados y conclusiones Las intervenciones en motociclistas y peatones, deben priorizarse, aportan más del 65% de la siniestralidad vial. Debe disminuirse la brecha entre la existencia de la ley y su aplicación, además, la calidad de información debe ser un tema a profundizar que permita a los tomadores de 3 decisiones orientar los recursos y disminuir el rezago frente a los objetivos del plan mundial para la década de acción en seguridad vial.





La seguridad vial es una responsabilidad compartida por todos y todas por ello, la educación vial debe de promover en los y las estudiantes los valores de respeto por sí mismos y los demás, por las normas de convivencia democrática y el desarrollo de actitudes conducentes a la defensa de los derechos propios y ajenos; para que hagan suyos estos valores y principios, y descubran el sentido esencial que tiene el cumplimiento de las normas de tránsito. También es importante recordar que en el ámbito del tránsito y del transporte también existen derechos y obligaciones precisas que todas las personas tienen que respetar. (Ortiz, 2012).

En Colombia una de las mayores causas de siniestralidad vial es el exceso de velocidad, de hecho, el 48 % de los fallecimientos por conducir más rápido de lo permitido ocurren en centros urbanos. Para reducir las consecuencias del exceso de velocidad, hemos venido aplicando un enfoque integral de tráfico calmado cuyo objetivo es propiciar una red vial con unas especificaciones técnicas adecuadas por la cual se conduce de forma segura, a una velocidad apropiada para el entorno y para los usuarios más vulnerables. (ANSV, 2019)

Proteger la vida y la salud de los actores viales demanda una mejor comprensión de la problemática de la siniestralidad vial y los factores que la ocasionan, así como de las relaciones de tipo económico, social y productivo que los condicionan. Frente a esta relación, la OMS ha llamado la atención sobre el impacto que tienen en la salud las circunstancias en que las personas crecen, trabajan, viven o envejecen, las cuales pueden explicar el nivel de exposición a riesgos que afectan la salud de los individuos (García y Vélez, 2017).



SISTEMA SEGURO

El enfoque Sistema Seguro representa un cambio frente al abordaje tradicional de la seguridad vial, el cual está basado en la observación del siniestro y considera que el comportamiento humano es la principal causa de las colisiones y, por lo tanto, la responsabilidad de la siniestralidad recae sobre los actores viales (World Resources Institute, 2018). Bajo esta perspectiva tradicional, las estrategias se centran en la modificación del comportamiento de los actores viales, lo cual, aunado al desconocimiento de las múltiples causas que originan los siniestros, dificulta las reducciones en las afectaciones generadas por estos (Foro Internacional de Transporte, 2017).



En consideración de estas debilidades, durante la última década del siglo XX, se implementó en Europa el enfoque Sistema Seguro el cual, al centrar su foco en la vulnerabilidad del actor vial, parte de la premisa que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Así las cosas, un Sistema Seguro promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables (Foro Internacional de Transporte, 2017).

Sobre este fundamento, Sistema Seguro considera cuatro principios que guían la planificación e implementación de estrategias para una movilidad segura (Toward Zero Foundation):

PRINCIPIO 1

El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.

PRINCIPIO 2

El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro.

PRINCIPIO 3

La seguridad vial es una responsabilidad compartida

PRINCIPIO 4

Proactividad en la gestión de la seguridad vial

ÁREAS DE ACCIÓN PARA CONSOLIDAR EL ENFOQUE SISTEMA SEGURO

Según ANSV a partir de (OMS, 2017) e (Instituto de Recursos Mundiales, 2018), el área de acción para consolidar el enfoque sistema seguro, está conformado por 8 componente:

- ◆ Velocidades seguras
- ◆ Vehículos seguros
- ◆ Infraestructura vial segura
- ◆ Comportamientos seguros
- ◆ Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial
- ◆ Atención integral a víctimas
- ◆ Gobernanza
- ◆ Gestión de conocimiento



LOS PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL PLAN NACIONAL COLOMBIANO 2022-3031

Según el Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV (2022 – 2031), los principios son la guía esencial para orientar y poner en práctica los “valores de buen gobierno”, son los lineamientos que rigen las prácticas de la seguridad vial en todo el contexto nacional, sin desconocer los argumentos legales y constitucionales que rigen la actividad de las competencias de los diferentes entes administrativos y de la función pública en el estado colombiano. Estos principios son:



- ◆ La coordinación
- ◆ La cooperación
- ◆ La Eficiencia
- ◆ La Evidencia
- ◆ La Participación social y aprendizaje mutuo
- ◆ El Seguimiento y evaluación orientada a resultados
- ◆ La Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información
- ◆ La Universalidad
- ◆ La visión a largo plazo

CAPÍTULO 2. INTERPRETAR LOS FUNDAMENTOS LEGALES QUE SUSTENTAN LOS PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL PLAN NACIONAL COLOMBIANO 2022-2031.

En este aparte se realiza una interpretación de los fundamentos legales que sustentan principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022 – 2031. El capítulo se aborda desde el enfoque cualitativo, alcanzando el segundo nivel de investigación (la descripción) mediante la aplicación de los métodos de la observación como fuente inicial y; finalmente la hermenéutica jurídica.

En Colombia, la Constitución Política de 1991 dicen que uno de los fines del Estado es promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos allí consagrados, entre otros aspectos, constituye como obligación de las autoridades nacionales, regionales y locales salvaguardar la vida de todas las personas residentes en todo el territorio nacional.

En atención a lo anterior, podemos citar al Artículo 2 Ley 105 de 1993 que dice:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, (ley 105 de 1993, artículo 2)

Este artículo deja claro que la seguridad de los ciudadanos se estableció como una prioridad esencial del sector transporte, siendo obligación de las autoridades de tránsito velar su acatamiento, (Ley 769 de 2002, Artículo 7).

Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Esta ley se crea con el objeto construir lineamientos universales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en los ciudadanos la creación de costumbres y conductas seguras en la vía y, en consecuencia, la construcción de razonamientos libres, solidarios y sensatos necesarios para actuar en escenarios de uso de la vía en todo el contexto nacional.



En el año 2013, a través de la Ley 1682 de 2013, la seguridad es definida como una característica que debe estar presente en la infraestructura de transporte, de tal

forma que la mencionada ley dispone que dicha infraestructura debe atender a criterios de seguridad y a la visión de cero muertes en siniestros viales (Ley 1682 de 2013).

En el 2013, mediante la Ley 1702 de 2013, se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial, la misma ley le asigna como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en las vías del territorio nacional.

Resolución 1565 de 2014 por la cual Expedir la guía metodológica para la confección del Plan Estratégico de Seguridad Vial en todo el territorio nacional, que estará a cargo de todas entidades y empresa del sector oficial o privado con el objetivo de cumplir con los fines misionales de reguardar la vida en las vías.

Resolución 1231 de 2016, Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Resolución derogada por la resolución 7495 de 2020.

Otra norma importante que vale la pena revisar es la Ley 1955 de 2019 a través de su artículo 96 insta a los municipios, distritos y áreas metropolitanas a formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible y segura, los cuales deben estar enmarcados en los objetivos de desarrollo sostenible. El anterior artículo, invitan a planeación con el deber permitir el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad a partir de la gestión de la seguridad vial y la protección de la integridad de los ciudadanos colombianos.





GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Autores: POLO MARTINEZ JOSE GREGORIO y HINOJOSA VICTOR

Conclusiones:

El Plan Nacional de Seguridad Vial Colombiano 2022-2031 es un documento esencial diseñado con el objetivo de salvaguardar la vida en las carreteras a nivel nacional. En virtud de esto, y con el fin de abordar esta situación, el Ministerio de Transporte identificó la necesidad de reconocer la vulnerabilidad del cuerpo humano, la falibilidad inherente a los seres humanos y la corresponsabilidad de diferentes agentes en la seguridad vial. Por estos motivos, el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) se sustenta en principios que destacan la importancia de preservar la seguridad.

Tomando en consideración el párrafo anterior, esta monografía de grado, orientada desde el derecho, adopta un enfoque interpretativo y subjetivo. Se diseñó y ejecutó con la finalidad de analizar los fundamentos teóricos y legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022-2031. Este objetivo se alcanzó a través de la ejecución de objetivos específicos, como se describe a continuación:

1. El primer objetivo específico consistió en la descripción de los fundamentos teóricos que sustentan los principios para la gestión de la seguridad vial en el plan nacional colombiano 2022.

2. La segunda meta específica implicó la interpretación de los fundamentos legales que sustentan los principios para la gestión de la seguridad en el PESV 2022-2031.

3. Finalmente, se diseñó un documento para recomendar estrategias de divulgación y comprensión del plan en mención.

Basándose en los lineamientos anteriores, se obtuvieron los siguientes resultados:

El Plan Nacional de Seguridad Vial Colombiano 2022-2031 tiene una orientación hacia la seguridad, sustentada en estudios de siniestros que afirman que el ser humano es el actor principal responsable de la siniestralidad. Bajo esta perspectiva, el Ministerio de Transporte diseñó estrategias dirigidas a educar el comportamiento de los actores viales. Para lograr este propósito, se creó el PESV 2022-2031, basado en 9 principios para la gestión de la seguridad vial, los cuales promueven el desarrollo de una conducta adecuada en las vías colombianas.

Estos principios para la gestión de la seguridad vial instan a poner en práctica valores como base para la convivencia y el uso de las vías, siempre teniendo en cuenta las normas que regulan su utilización y disfrute en todo el país.

Referencias Bibliográficas:

Correa O. (1993). sociología jurídica. <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/criticajuridica/article/viewFile/3076/2876>.

Grice, h. p. (1975). «logic and conversation». en p. cole y j. l. morgan (eds.). *syntax and semantic. speech acts*. nueva york: academic press, pp. 41-58.

Koontz, Harold y Weihrich, Heinz, “Administración, una perspectiva global” (12ª edición) Ed. McGraw Hill Interamericana de España, 2004, p. 14.

Ley 769 de 06 de agosto 2002, Ministerio de transporte

Ley 105 de 1993 «Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones».

Ley 336 de 1996 «Estatuto general del transporte».

Ley 769 de 2002 «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones».

Ley 769 de 2022 «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones»

Ley 1955 de 2019. Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022 pacto por Colombia, pacto por la equidad.

Ley 1702 de 2013, se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Malagón y Cárdenas (2021), diseñan el programa de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito en UME.

Medina R. Rogelio (1965). El principio de coordinación y la moderna administración educativa periférica en España.

Ocampo, Ospina y Suárez (2018), Concepto y estructura de la seguridad vial como derecho social fundamental en Colombia. Universidad libre de Colombia.

Osman, Ibrahim (2007). Guía práctica de seguridad Vial.-
[https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad vial](https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial)

Pico, González y Noreña (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. Hacia la Promoción de la Salud, Volumen 16, No.2, julio - diciembre 2011, págs. 190 - 204

Piqueras C. (2015). ¿Visión a corto plazo, medio o largo?.

Rojas, Juan & otros (2010). Educación Cívica Séptimo, Código: 800003. San José. Antologías CONED-<https://definicion.de/seguridad-vial/>- Resolución 1565 de junio de 2014, Ministerio de Transporte, por la cual expide la Guía metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Resolución 0001231 de 5 de abril del 2016, Ministerio de transporte, por la cual se adopta documento Guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial.

Resolución 1231 de 2016, Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Robbins Stephen y Coulter, Mary, "Administración" (8ª edición) Ed. Pearson Educación, 2005, p. 7.

Rodríguez, Camelo y Chaparro (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015. Revista de la Universidad Industrial de Santander. Artículo científico Salud Vol.49 No.2 abril - Junio de 2017.