

## PERFIL DE PROYECTO

### COLOMBIA

#### APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL | CO-L1111

#### I. DATOS BÁSICOS

|                                |   |                 |
|--------------------------------|---|-----------------|
| <b>Título del proyecto:</b>    | Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial   |                 |
| <b>Número del Proyecto:</b>    | CO-L1111  |                 |
| <b>Equipo de Proyecto:</b>     | Ana María Pinto, Jefe de Equipo (TSP/CCO); Alejandro Taddía, Jefe de Equipo Alterno; Esteban Diez-Roux, Sissi De la Peña y María Romero (INE/TSP); Sergio Deambrosi y Manuel Rodríguez (TSP/CCO); Fazia Pusterla (SPD/SDV); María Paola Bustos (CAN/CCO); Rodolfo Gastaldi (PDP/CCO); Mylenna Cárdenas (FMP/CCO); Michelle Viegas (ORP/ORP); Diana Lesbines (CSO/DVL); y Kevin McTigue (LEG/SGO). |                 |
| <b>Prestatario:</b>            | República de Colombia   |                 |
| <b>Organismo ejecutor:</b>     | Ministerio de Transporte (MT)   |                 |
| <b>Plan de financiamiento:</b> | BID (CO)  | US\$10 millones |
|                                | Total   | US\$10 millones |
| <b>Salvaguardias:</b>          | Políticas identificadas: B.1, B.2, B3, B.11 y B.17<br>Categoría: “C”  |                 |

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

##### A. JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **Antecedentes.** Cada año, en el mundo mueren 1,3 millones de personas y 50 millones sufren lesiones a causa de accidentes de tránsito, de los cuales el 90% ocurren en países de ingreso bajo y medio<sup>1</sup>. La Organización Mundial de la Salud estima que para 2015, los accidentes viales serán la principal causa de muerte prematura para personas de más de cinco años de edad. Adicionalmente, se prevé que para 2020, la cifra de muertes alcanzaría los 1,9 millones si no se ponen en marcha acciones efectivas en materia de seguridad vial.
- 2.2 En marzo de 2010, la Asamblea General de Naciones Unidas<sup>2</sup> proclamó el periodo 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”<sup>3</sup> con el objetivo de incluir la seguridad vial como una prioridad en la política mundial, formulando recomendaciones específicas para la toma de medidas a nivel nacional, regional y local. Una de sus principales metas es la estabilización, y posterior reducción a la mitad, del número de víctimas mortales en accidentes viales para el año 2020, lo cual significaría una reducción acumulada de cinco millones de muertos, 325.000 de ellos en América Latina y el Caribe (LAC).
- 2.3 En LAC, la tasa de fatalidad vial per cápita es de 17 casos por cada 100.000 habitantes, lo que representa un total de 130.000 muertos; así mismo, se presentan seis millones de heridos cada año<sup>4</sup>. Los accidentes de tránsito son la principal causa de mortalidad en

<sup>1</sup> World Health Organization, 2010. Global Plan. “Decade of Action for Road Safety 2011-2020”. Ginebra.

<sup>2</sup> Resolución 64/255 de la Asamblea General de Naciones Unidas.

<sup>3</sup> [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/)

<sup>4</sup> Cox, P. II Banco Mundial. Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial, Ciudad de México, 12 de mayo de 2011.

jóvenes de 15 a 29 años<sup>5</sup>, siendo los grupos más vulnerables ciclistas, motociclistas y peatones, representando un 48%, frente a un 20% en países desarrollados de Europa. Las pérdidas económicas debidas a accidentes de tránsito oscilan entre el 1% y el 3% del PIB, lo que equivale a por lo menos US\$56.000 millones anuales<sup>6</sup>. Para el 2020, se proyecta una tasa de 30 fallecidos por cada 100.000 habitantes la cual es muy superior a la registrada en países de altos ingresos, donde el promedio es de cinco accidentes por 100.000 habitantes.

- 2.4 En Colombia, entre 2005 y 2009 se registró un incremento del 7% de fallecidos en accidentes de tránsito, convirtiéndose en la primera causa de muerte en niños entre los 5 y los 14 años, y la segunda entre las personas de 15 a 24 años. Los últimos datos confirmados para el 2010, registran 5.502 muertes y más de 39.000 lesionados en incidentes de tránsito. De esta cifra, el 70% se registraron en zonas urbanas. Así mismo, los grupos vulnerables -peatones y motociclistas- representan más del 70% de las muertes por eventos de tránsito<sup>7</sup>.
- 2.5 En los últimos años, el Ministerio de Transporte (MT) ha liderado importantes iniciativas para el mejoramiento de la seguridad vial en Colombia; sin embargo, aún no cuenta con una sólida estructura institucional a nivel nacional y local que tenga a su cargo la formulación e implementación de planes de acción y medidas en materia de seguridad vial. Esta situación incide en una débil articulación de políticas en temas transversales, en una gran dispersión de esfuerzos y retrasos en la puesta en marcha de acciones de control y prevención y limita el impacto de las medidas tomadas específicamente en los núcleos urbanos, los cuales presentan los mayores índices de accidentalidad.
- 2.6 De la misma manera, existe una falta de homogeneidad y estandarización en la recolección de datos, debido a la dispersión de las fuentes de información, que dificultan un diagnóstico objetivo necesario para la identificación e implementación de medidas orientadas a la mejora de la seguridad vial en un determinado territorio. La debilidad de la información incide igualmente en el seguimiento y cumplimiento de objetivos y metas de las acciones implementadas.

## **B. PROBLEMÁTICA ACTUAL Y DESAFÍOS PENDIENTES**

- 2.7 **Identificación del problema.** Desde comienzos del presente siglo, Colombia está realizando esfuerzos en favor de la seguridad vial orientados a definir una Política de Seguridad Vial y a establecer mecanismos específicos para la reducción de las tasas de accidentalidad y mortalidad (ver [anexo técnico](#)). Sin embargo, las cifras de accidentalidad siguen siendo elevadas, manteniéndose en el orden de 5.500 muertes y 40.000 lesionados al año en el periodo 2008-2010, cifras que suponen un costo económico para el país estimado de más de US\$3.500 millones, es decir, un 1,5% PIB<sup>8</sup>.
- 2.8 **Las causas del problema.** Entre las principales causas estructurales que contribuyen a la problemática de la accidentalidad vial en Colombia se encuentran: i) débil estructura institucional a nivel nacional y local que articule y promueva la implementación de medidas y acciones prioritarias en el marco de una Política Nacional de Seguridad Vial; ii) falta de homogeneidad y estandarización en la recolección y procesamiento de datos

---

<sup>5</sup> Asociación Española de la Carretera, 2008-2010. "Formulación de Políticas Públicas y Gestión Institucional de la seguridad vial en América Latina y Caribe". BID.

<sup>6</sup> PIB LAC 2011: US\$5.646 billones. Banco Mundial.

<sup>7</sup> Forensis. Muertes y lesiones por accidente de tránsito. Colombia, 2009. (<http://www.medicinalegal.gov.co/drip/for2009.html>)

<sup>8</sup> Fuente: Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

de accidentalidad, lo que dificulta la obtención de un diagnóstico objetivo de la situación real y reduce la efectividad de las acciones implementadas. Adicionalmente, existen otras causas que inciden en las altas tasas de accidentalidad, tales como: iii) débil marco normativo y regulatorio de circulación y movilidad, con un deficiente sistema de formación de conductores y de otorgamiento de licencias; iv) ineficiente sistema de vigilancia y control, de competencias, de procedimiento sancionador y de registro de infractores; v) ausencia de un sólido marco normativo en cuanto a la homologación de vehículos y elementos de seguridad; vi) falta de incorporación de estándares de seguridad vial en la infraestructura vial existente y en el diseño de nuevos proyectos, así como de adecuados planes de conservación y mantenimiento y auditorías de seguridad vial; vii) deficiente sistema de atención a víctimas post-accidente (ver [anexo técnico](#)).

- 2.9 **Estrategia del Gobierno.** En el último decenio, las acciones gubernamentales en materia de seguridad vial se han focalizado en la reducción del número de víctimas mortales y lesionados. En este sentido, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (PND)<sup>9</sup>, se incluyó a la seguridad vial como política de Estado, estableciendo como prioridad la formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 (PNSV).
- 2.10 El PNSV desarrollado durante el 2011 establece los lineamientos estratégicos para el país en materia de seguridad vial y plantea como objetivo último la reducción del número de víctimas mortales por accidentes viales. Dicho plan se basa en la priorización de acciones y definición de metas de acuerdo con los cinco pilares del Decenio (¶2.2): i) gestión institucional; ii) vehículos más seguros; iii) infraestructura segura; iv) comportamiento humano; y v) estrategia de atención a víctimas (ver [anexo técnico](#)).
- 2.11 **Estrategia del Banco.** La estrategia de país vigente (GN-2648-1), identifica a la seguridad vial como un área estratégica de apoyo del Banco al país en el sector transporte<sup>10</sup>. También, dado el carácter transversal e interinstitucional de la seguridad vial, esta operación se enmarca dentro de las prioridades de la estrategia institucional del Banco sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9), en el capítulo de Infraestructura para la Competitividad y Bienestar social.
- 2.12 Así mismo, esta operación hace parte de la Estrategia de Seguridad Vial del Banco (ESV-BID)<sup>11</sup>. Desde su lanzamiento en el 2010, el BID trabaja para incorporar componentes de seguridad vial en todas las operaciones de transporte y facilitar el diálogo regional e intersectorial entre los gobiernos de la región, el sector privado y la sociedad civil. La estrategia del Banco consiste en fortalecer las capacidades técnicas e institucionales de los países de la región, desarrollar herramientas para la evaluación de resultados, influenciar una actitud de responsabilidad vial en la sociedad y fomentar la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas de seguridad vial.
- 2.13 **Justificación del programa.** Esta operación está alineada con los objetivos del PND 2010-2014 (¶2.9), en cuanto a la adopción de la seguridad vial como política de Estado dirigida a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial. Por otra parte, en el marco de la Estrategia del Banco a través de su ESV, se considera estratégico apoyar al

---

<sup>9</sup> DNP, 2011. “Bases Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014. “Prosperidad para Todos”.

<sup>10</sup> La estrategia establece que el Banco apoyará al MT en la formulación y posterior implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2015, lo cual comprende el análisis y recomendaciones del Plan, la identificación de mecanismos técnicos y financieros para el fortalecimiento de las instituciones nacionales y regionales encargadas de la temática, así como la conformación de un observatorio regional de seguridad vial.

<sup>11</sup> Ver documento de Estrategia de Seguridad Vial del BID: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37043401>

país mediante acciones orientadas a resolver la problemática identificada (¶2.10), siguiendo los objetivos marcados en el PNSV 2011-2016.

### **C. OBJETIVOS DEL PROGRAMA Y COMPONENTES**

- 2.14 El objetivo de la operación es apoyar al Gobierno de Colombia (GdC) en la consolidación de la Política Nacional de Seguridad Vial, a través de la contribución al cumplimiento de las metas establecidas en el PNSV. La operación se enfocará principalmente en el fortalecimiento institucional para la gestión de la seguridad vial en el país (¶2.5 y ¶2.8).
- 2.15 El programa financiará actividades en las siguientes áreas: i) fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV; ii) consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV); y iii) apoyo en la formulación de planes locales y regionales de seguridad vial, a través de pilotos regionales.
- 2.16 El costo total del programa será de US\$10 millones, financiados en su totalidad con recursos de Capital Ordinario (CO) del Banco. Esta operación se estructurará como un préstamo de cooperación técnica con tres componentes.
- 2.17 **Componente I (US\$6.0 millones). Fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV.** El objetivo de este subcomponente es reforzar la capacidad interinstitucional del GdC para poder gestionar las actividades inherentes a la implementación del PNSV, la cual es liderada por el MT e incluye acciones en las áreas de salud, educación, defensa, hacienda pública y planeación, entre otras. Específicamente, se financiarán, entre otras actividades: i) la implementación y puesta en operación de las acciones y medidas prioritarias identificadas en el PNSV; ii) el fortalecimiento y consolidación del Viceministerio de Transporte responsable de la implementación del PNSV y su interrelación e interoperabilidad con otros Ministerios y entidades del gobierno y del sector privado; iii) la socialización del PNSV a nivel regional y local; y iv) desarrollo de estudios y estructuración de proyectos específicos (¶2.5 y [anexo técnico](#)).
- 2.18 **Componente II (US\$2.0 millones). Fortalecimiento y consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).** El objetivo de este componente es apoyar la implementación de un sistema eficiente de recolección y procesamiento de información que pueda emplearse para la gestión de políticas públicas y privadas orientadas a reducir el número de accidentes y la siniestralidad. En particular se financiarán, entre otras actividades: i) acciones para la implementación del ONSV; y ii) el fortalecimiento y consolidación de su capacidad técnica y de su coordinación interinstitucional. (¶2.6 y [anexo técnico](#)).
- 2.19 **Componente III (US\$2.0 millones). Planes locales y regionales de seguridad vial.** Mediante este componente el programa contribuirá a la formulación de los planes locales y regionales de seguridad vial a través de pilotos en diferentes regiones y ciudades del país, priorizando aquellas con mayor índice de accidentalidad. En particular, se financiará, entre otras actividades, la asesoría técnica a los gobiernos locales y departamentales para la formulación de los planes. Esta actividad incluirá actividades de capacitación, divulgación y fortalecimiento institucional (¶2.4, ¶2.5 y [anexo técnico](#)).

### **III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR**

- 3.1 **Esquema de Ejecución.** El prestatario será la República de Colombia. El MT, a través de Viceministerio de Transporte y su Grupo de Seguridad Vial, será el organismo ejecutor de la operación.

- 3.2 **Conocimiento del sector.** El Banco ha venido apoyando al GdC a través de diversas iniciativas de seguridad vial entre las que destacan el fortalecimiento de la seguridad vial en el transporte urbano, caso de Bogotá (2010), la conformación del observatorio de seguridad vial departamental del valle del Cauca (2011), el plan regional de seguridad vial del valle del Cauca y Cali (2012) y la formulación del PNSV 2011-2016 (§2.11). Actualmente se está desarrollando una consultoría con el objeto de identificar las acciones prioritarias del PNSV y la estructura institucional necesaria para su óptima implementación (ver [anexo técnico](#)).
- 3.3 **Aspectos Técnicos.** La Política Nacional de Seguridad Vial a través del PNSV ha identificado los lineamientos estratégicos de actuación y marcado las directrices de las que emanarán los planes de acción prioritarios (ver [anexo técnico](#)).
- 3.4 **Aspectos Institucionales.** Durante la preparación de la operación, se realizará una evaluación de la capacidad institucional del Viceministerio y de su Grupo de Seguridad Vial con el objetivo de identificar potenciales riesgos y proponer acciones de prevención, control y mitigación.

#### IV. ASPECTOS FIDUCIARIOS Y SALVAGUARDIAS

- 4.1 **Evaluación Fiduciaria.** El MT es supervisado por la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación. Tiene experiencia en la implementación de proyectos financiados con recursos del Banco y actualmente ejecuta, de manera satisfactoria, el programa “Sistema de Transporte Masivo SITM-MIO para la ciudad de Santiago de Cali”, a través de Metro Cali, (préstamo 1659/OC-CO) y el programa de asistencia al MT para la ejecución del Plan Vial Regional (préstamo 1963/OC-CO). Durante el proceso de preparación, se realizará una evaluación de capacidad institucional y una evaluación de riesgos fiduciarios.
- 4.2 **Salvaguardias Ambientales y Sociales.** Por tratarse de actividades de fortalecimiento institucional y de estudios que no incluyen obras o acciones que causen impactos ambientales y sociales negativos, o cuyos efectos son mínimos, y que no requieren de un análisis ambiental y social adicional a la preselección y delimitación inicial, se propone que el programa sea clasificado como una operación tipo “C” de acuerdo con la Política de Salvaguardias del Banco (OP-703). La estrategia ambiental y social de la operación está enfocada en promover los principios de sostenibilidad, responsabilidad y prevención de riesgos ambientales que persigue la citada política en el desarrollo de las actividades de apoyo a la implementación de la política nacional de seguridad vial a ser financiadas, mediante la incorporación de buenas prácticas de manejo ambiental, tales como mejorar la eficiencia en el uso de la energía, mejorar las prácticas encaminadas a reducir, reutilizar y reciclar desperdicios y materiales, minimizar el consumo y las emisiones de sustancias peligrosas y brindar un entorno laboral seguro y saludable (ver [Anexo III](#)).

#### V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación, y los hitos para la aprobación del programa, el borrador de la propuesta de préstamo será enviado a OPC en mayo de 2013. Se requerirán US\$36.000 de fondos administrativos para preparación y US\$150.000 de recursos adicionales para contratación de consultores a ser provistos por la cooperación técnica en preparación CO-T1325 “Apoyo para la Preparación de Seguridad Vial”.

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)

### SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

|                        |                                     |  |
|------------------------|-------------------------------------|--|
| <b>Project Details</b> | <b>IDB Sector</b>                   | Transport-Road Safety                    |
|                        | <b>Type of Operation</b>            | Other Lending or Financing Instrument    |
|                        | <b>Additional Operation Details</b> |  |
|                        | <b>Investment Checklist</b>         | Infrastructure Road and Rail             |
|                        | <b>Team Leader</b>                  | Pinto Ayala, Ana María (apinto@iadb.org) |
|                        | <b>Project Title</b>                | Support National Road Safety Policy      |
|                        | <b>Project Number</b>               | CO-L1111                                 |
|                        | <b>Assessment Date</b>              | 2013-01-28                               |
|                        | <b>Additional Comments</b>          |  |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <b>Safeguard Policy Filter Results</b> | <b>Type of Operation</b>                       | Loan Operation   |  |
|  | <b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b> | The Bank will make available to the public the relevant Project documents.   | (B.01) Access to Information Policy–OP-102 |
|  |  | The operation is in compliance with environmental, specific women’s rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements). | (B.02)                                     |
|  |  | The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.   | (B.03)                                     |
|  |  | The Bank will monitor the executing agency/borrower’s compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.   | (B.07)                                     |
|  |  | Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.           | (B.17)                                     |
|  | <b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>     | No potential issues identified.  |  |
|  | <b>Recommended Action:</b>                     | Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.  |  |
| <b>Additional Comments:</b>            |  |  |  |

|                         |  |                        |
|-------------------------|--|------------------------|
| <b>Assessor Details</b> | <b>Name of person who completed screening:</b> | Pinto Ayala, Ana María |
|                         | <b>Title:</b>                                  | Transport Specialist   |
|                         | <b>Date:</b>                                   | 2013-01-28             |

**SAFEGUARD SCREENING FORM**

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| <b>Project Details</b> | <b>IDB Sector</b>                      | Transport-Road Safety                    |
|                        | <b>Type of Operation</b>               | Other Lending or Financing Instrument    |
|                        | <b>Additional Operation Details</b>    |  |
|                        | <b>Country</b>                         | Colombia                                 |
|                        | <b>Project Status</b>                  |  |
|                        | <b>Investment Checklist</b>            | Infrastructure Road and Rail             |
|                        | <b>Team Leader</b>                     | Pinto Ayala, Ana María (apinto@iadb.org) |
|                        | <b>Project Title</b>                   | Support National Road Safety Policy      |
|                        | <b>Project Number</b>                  | CO-L1111                                 |
|                        | <b>Safeguard Screening Assessor(s)</b> |  |
|                        | <b>Assessment Date</b>                 | 2013-01-28                               |
|                        | <b>Additional Comments</b>             |  |

|                                       |   |                         |                                |
|---------------------------------------|---|-------------------------|--------------------------------|
| <b>Project Classification Summary</b> | <b>Project Category:</b><br>C   | <b>Override Rating:</b> | <b>Override Justification:</b> |
|                                       | <b>Conditions/ Recommendations</b>  | <b>Comments:</b>        |                                |
|                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations.</li> <li>• Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).</li> <li>• The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</li> </ul> |                         |                                |

|   |                                 |                            |
|---|---------------------------------|----------------------------|
| <b>Summary Of Impacts/Risks And Potential Solutions</b> | <b>Identified Impacts/Risks</b> | <b>Potential Solutions</b> |
|---|---------------------------------|----------------------------|

|                         |  |                        |
|-------------------------|--|------------------------|
| <b>Assessor Details</b> | <b>Name of person who completed screening:</b> | Pinto Ayala, Ana María |
|                         | <b>Title:</b>                                  | Transport Specialist   |
|                         | <b>Date:</b>                                   | 2013-01-28             |



## ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. El objetivo de la operación es apoyar al Gobierno de Colombia (GdC) en la consolidación de la Política Nacional de Seguridad Vial. A través de la operación, se contribuirá al cumplimiento de las metas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), enfocándose principalmente en el fortalecimiento institucional para la gestión de la seguridad vial en el país.
2. El programa financiará actividades en las siguientes áreas: i) fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV; ii) consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV); y iii) apoyo en la formulación de Planes Locales y Regionales de seguridad vial, a través de pilotos.
3. Dentro del alcance previsto, el programa va a tener tres componentes de apoyo a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial:
  - a. **Componente I. Fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV.** El objetivo de este subcomponente es reforzar la capacidad interinstitucional del GdC para poder gestionar las actividades inherentes a la implementación del PNSV, la cual es liderada por el Ministerio de Transporte e incluye acciones en las áreas de salud, educación, defensa, hacienda pública y planeación, entre otras. Específicamente, se financiarán, entre otras actividades: i) la implementación y puesta en operación de las acciones y medidas prioritarias identificadas en el PNSV; ii) el fortalecimiento y consolidación del Viceministerio de Transporte responsable de la implementación del PNSV y su interrelación e interoperabilidad con otros Ministerios y entidades del Gobierno y del sector privado; iii) la socialización del PNSV a nivel regional y local; y iv) desarrollo de estudios y estructuración de proyectos específicos.
  - b. **Componente II. Fortalecimiento y consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.** El objetivo de este componente es apoyar la implementación de un sistema eficiente de recolección y procesamiento de información que pueda emplearse para la gestión de políticas públicas y privadas orientadas a reducir el número de accidentes y la siniestralidad. En particular se financiarán, entre otras actividades: i) acciones para la implementación del ONSV, y ii) el fortalecimiento y consolidación de su capacidad técnica y de su coordinación interinstitucional.
  - c. **Componente III. Planes locales y regionales de seguridad vial.** Mediante este componente el programa contribuirá a la formulación de los planes locales y regionales de seguridad vial a través de pilotos en diferentes regiones y ciudades del país, priorizando aquellas con mayor índice de accidentalidad. En particular, se financiará, entre otras actividades, la asesoría técnica a los gobiernos locales y departamentales para la formulación de los planes. Esta actividad incluirá actividades de capacitación, divulgación y fortalecimiento institucional.
4. **Marco Legal e Institucional.** El marco legal ambiental de la República de Colombia parte del Decreto Ley 2811 de 1974, o Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente.

Posteriormente la Ley 99 de 1993, crea el Ministerio del Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS)), en su Título VIII establece la obligatoriedad de la licencia ambiental para la ejecución de obras. El Decreto 2820 de agosto de 2010, que reglamenta el procedimiento para la obtención de la Licencia Ambiental, establece el listado de los proyectos, obras o actividades, que pueden producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, y por lo tanto requieren del trámite de la licencia ambiental. Es importante destacar, que dentro de este listado, no se encuentra ninguna de las actividades previstas en los subcomponentes del Programa, así como, que ninguna de estas actividades demanda o requiere del uso o aprovechamiento de recursos naturales.

5. Con respecto al marco institucional, la Ley 99 de 1993 creó el Sistema Nacional Ambiental (SINA), que está integrado por el MADS, las Corporaciones Autónomas Regionales, las Entidades Territoriales y los Institutos de Investigación adscritos y vinculados al Ministerio; así mismo, creó el Consejo Nacional Ambiental, que tiene el propósito de asegurar la coordinación intersectorial en el ámbito público de las políticas, planes y programas en materia ambiental y de recursos naturales renovables.
6. El MADS como coordinador del SINA es el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de definir y formular, garantizando la participación de la comunidad, las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables, entre ellos el agua.
7. Por su parte, las Corporaciones Autónomas Regionales del país, fueron creadas o reorganizadas por la Ley 99 de 1993, dotadas de autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica y están encargadas de la administración del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, de conformidad con las políticas y disposiciones legales que establezca el MADS. Ejecutan políticas, planes, programas y proyectos específicos para manejar, proteger, regular y controlar la disponibilidad, calidad y uso del recurso hídrico, y velan por el cumplimiento de la normativa vigente en la materia.
8. **Potenciales impactos ambientales y sociales.** Dada la naturaleza del Programa, por tratarse principalmente de actividades de capacitación, asistencia técnica y fortalecimiento de la capacidad de las instituciones encargadas de la seguridad vial en el país, es decir, que no tiene obras o actividades que causen impactos ambientales y sociales negativos, o cuyos efectos sean mínimos, se propone que el Programa sea clasificado como una operación tipo “C”, de acuerdo con la Política de Salvaguardias del Banco (OP-703).
9. Por tratarse de actividades de fortalecimiento institucional y de estudios que no incluyen obras o acciones que causen impactos ambientales y sociales negativos, o cuyos efectos son mínimos, y que no requieren de un análisis ambiental y social adicional a la preselección y delimitación inicial, se propone que el programa sea clasificado como una operación tipo “C” de acuerdo con la Política de Salvaguardias del Banco (OP-703). La estrategia

ambiental y social de la operación está enfocada a promover los principios de sostenibilidad, responsabilidad y prevención de riesgos ambientales que persigue la citada Política en el desarrollo de las actividades de apoyo a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial a ser financiadas, mediante la incorporación de buenas prácticas de manejo ambiental, tales como mejorar la eficiencia en el uso de la energía, mejorar las prácticas encaminadas a reducir, reutilizar y reciclar desperdicios y materiales, minimizar el consumo y las emisiones de sustancias peligrosas y brindar un entorno laboral seguro y saludable.

10. **Estrategia Ambiental y Social.** Considerando que el Programa no genera impactos ambientales y sociales negativos y que no requieren ningún análisis ambiental y social adicional a la preselección y delimitación inicial, la estrategia ambiental y social está enfocada a promover que en el desarrollo de las actividades se tengan en cuenta los principios de sostenibilidad, responsabilidad y prevención de riesgos ambientales que persigue la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias (OP-703), mediante la incorporación en las actividades de apoyo a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial.

**ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO**

| Temas   | Descripción  | Estado de preparación | Referencias y enlaces electrónicos                      |
|---|--|-----------------------|---|
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia 2011-2016. Informe Final y Presentaciones Viceministerio del PNSV.   | Realizado             | IDBDOCS 36941677 36941716<br>36941721 36941734 36941744 |
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Consultoría para el Banco Interamericano del Desarrollo: “Apoyo institucional al Ministerio de Transporte para la estructuración, fortalecimiento y socialización del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia 2011-2016”.  | Realizado             | IDBDOCS 36359074 36359082<br>36484399 36566698 36941436 |
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Plan Regional de Seguridad Vial del Valle del Cauca y Cali.  | Realizado             | IDBDOCS 36941387 35049449                               |
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Fortalecimiento de la Seguridad Vial en el Transporte Urbano: Caso de Bogotá: Diagnóstico general e Impactos del BRT; Recomendaciones integrales para la Seguridad Vial; Valoración Económica de los Accidentes, Impacto de los BRT y Recomendaciones.   | Realizado             | IDBDOCS 36160544 36160505<br>35512533                   |
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Estudio BID con Asociación Española de Carreteras: Diagnóstico de la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe (ALC), Plan de Acción del BID en Seguridad Vial, Propuesta de Plan de Trabajo para la implantación del Plan de Acción del BID en ALC y Experiencias de éxito en Seguridad Vial en ALC. | Realizado             | IDBDOCS 35337714 35337719<br>35337720 35337704          |
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Estudio: “Formulación de políticas públicas y gestión institucional de la seguridad vial en América Latina y el Caribe”. Noviembre 2010. Juana Patricia Caycedo Gutierrez. Noviembre 2010.   | Realizado             | IDBDOCS 35472932  |
| Recopilación de información y análisis para reportar resultados | Estudio: Estimating the Cost of Road Traffic Injuries at the National Level in Latin America. Department of Global Health and Population, Harvard School of Public Health, Cambridge, MA, USA. Work Plan, by Kavi Bhalla.  | En Ejecución          | IDBDOCS 36680883  |

|   |  |           |   |
|---|--|-----------|---|
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Iniciativa de seguridad vial – BID. Cerrando la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe. Plan de Acción 2010 – 2015.  | Realizado | <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36908588">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36908588</a><br>IDBDOCS 36941760   |
| Opciones técnicas y de diseño                                   | Guía de BID de Apoyo a proyectos de Seguridad Vial   | Realizado | <a href="http://www.iadb.org/es/temas/transporte/guia-bid-de-seguridad-vial/acceso-a-la-guia,4024.html">http://www.iadb.org/es/temas/transporte/guia-bid-de-seguridad-vial/acceso-a-la-guia,4024.html</a> |
| Estrategia de País  | BID: Estrategia de País con Colombia 2012-2014 (GN-2648-1)   | Realizado | <a href="http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2648-1">http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2648-1</a>   |
| Estrategia de País  | Informe sobre el Programa de Operaciones de 2011 (GN-2617)   | Realizado | <a href="http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2617">http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2617</a>   |
| Estrategia de País  | Nota Sectorial de Transporte para Colombia. BID  | Realizado | <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36028167">IDBDOCS 36028167</a>  |
| Recopilación de información y análisis para reportar resultados | Estudio: “La seguridad vial en Colombia: Experiencia y práctica”, Jorge Humberto Rozo Gómez, 2007.   | Realizado | IDBDOCS 1886856   |
| Recopilación de información y análisis para reportar resultados | Plan Mundial Decenio Acción SEG VIAL 2011-2020.  | Realizado | IDBDOCS 36941795  |
| Recopilación de información y análisis para reportar resultados | Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial. OMS, 2009.  | Realizado | IDBDOCS 36941800  |
| Recopilación de información y análisis para reportar resultados | Instrumentos para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina: El índice de seguridad de Seguridad de Tránsito (INSETRA). José Ignacio Nazif, Diego Rojas, Ricardo Rojas Sánchez, Álvaro Velasco. Chile 2006. | Realizado | IDBDOCS 1870970   |
| Recopilación de información y análisis para reportar resultados | “Gestión de la seguridad vial en Colombia: Una experiencia para compartir” Jorge Humberto Rozo Gómez, BID. Washington, D.C. Junio 2007.  | Realizado | IDBDOCS 1886361   |
| Recopilación de información y análisis para reportar resultados | Segundo Informe Datos Básicos Transito y Seguridad Vial Latinoamericano (2006) “La Educación Vial en Latinoamérica”. Documento Instituto Seguridad y Educación Vial. Agosto 2006.  | Realizado | IDBDOCS 1879556   |

\* Enlace a otros estudios/consultorías relacionadas con el BID en materia de Seguridad Vial en Colombia:  
<http://www.iadb.org/es/temas/transporte/seguridad-vial,1166.html>

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)