

NUEVAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN SEGURIDAD VIAL¹

*OLGA LUCÍA RÍOS GAITÁN**



NEW PUBLIC POLICIES ON ROAD SAFETY

RESUMEN

La Agencia Nacional de Seguridad Vial creada mediante la Ley 1702 de 2013, se creó como un órgano independiente del Gobierno para la educación en seguridad vial de la población y para monitorear mediante el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los avances o retrocesos en prevención de accidentes de tránsito en el país.

PALABRAS CLAVE: Agencia Nacional de Seguridad Vial; Accidentes de tránsito; Seguridad en las vías; Observatorio Nacional de Seguridad Vial; Educación vial; Políticas públicas en seguridad vial.

ABSTRACT

The National Road Safety Agency created by the Act 1702 of 2013, was created as an independent government body for road safety education of the population and to monitor progress or setbacks in accident prevention through the National Road Safety Observatory in the country.

KEYWORDS: National Road Safety Agency; Traffic accidents; Road safety; National Observatory of Road Safety; Vial education; Public policies on road safety.

* Administradora de Empresas de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia –UNAD–; Magíster en Administración de Empresas –MBA– de la Universidad Autónoma de Manizales; Especialista en Gerencia Empresarial de la misma casa de estudios y Especialista en Talento Humano de la Universidad de Manizales; e-mail: [olgaluri_79@hotmail.com].

Fecha de presentación: 4 de marzo de 2019. Revisión: 6 de marzo de 2019. Fecha de aceptación: 11 de marzo de 2019.



Las nuevas políticas públicas en materia vial son un total acierto a las demandas exigidas por la sociedad en este ámbito, con virtud a ello, desde las distintas entidades del Estado se ha evolucionado en este aspecto, con la finalidad de que se disminuyan de manera considerable las consecuencias que genera una falta de educación vial y deje de ser un problema de salud pública. Las exigencias de la sociedad aumentaran en forma paulatina conforme se presenten diversos factores que así lo exijan, como la implementación de la tecnología en las diferentes actividades que realizan los ciudadanos día a día, o el mismo desarrollo de un Estado, para el caso en particular, en material vial.

I. EL CAMINO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Debido al comportamiento que han tenido a lo largo de los años los colombianos en las vías, se han tomado medidas por parte de las autoridades públicas, mediante diversos mecanismos, para disminuir la accidentalidad presentada. Desde la expedición de la Ley 769 de 6 de julio de 2002¹, por medio de la cual se crea y expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre para Colombia, variadas disposiciones han sido promulgadas en aras de robustecer la normatividad en este aspecto: resoluciones, decretos, leyes y circulares han contenido reglas, conductas, comportamientos y exigencias a seguir, en la actividad vial por parte de los ciudadanos.

Los esfuerzos del Estado, aunque valorados, aun eran poco efectivos, puesto que los índices de accidentalidad no disminuían de acuerdo a las expectativas que se tenían cada vez que una nueva disposición era promulgada.

1 *Diario Oficial*, n.º 44.893, de 7 de agosto de 2002, disponible en [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1826223].

Para el estudio de las cifras de accidentalidad tendremos en cuenta el periodo comprendido entre 2002, año en el cual se promulgó la citada Ley 769 de 2002, hasta 2011, que contó con la Ley 1503 de 29 de diciembre de 2011², “Por medio de la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía”, que tiene en su artículo 1.º

Por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Según estudios realizados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los casos de muerte por accidentes de tránsito en el decenio comprendido entre los años 2002 y 2011 presentan el siguiente resumen:

2 *Diario Oficial*, n.º 48.298, de 30 de diciembre de 2011, disponible en [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1682377].

MUERTES CAUSADAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2002-2011³

| AÑO | CASOS | % TOTAL |
|--------------|---------------|----------------|
| 2002 | 6.063 | 10.70 |
| 2003 | 5.632 | 9.94 |
| 2004 | 5.483 | 9.67 |
| 2005 | 5.418 | 9.56 |
| 2006 | 5.486 | 9.68 |
| 2007 | 5.642 | 9.95 |
| 2008 | 5.670 | 10.00 |
| 2009 | 5.796 | 10.22 |
| 2010 | 5.704 | 10.06 |
| 2011 | 5.792 | 10.22 |
| Total | 56.686 | 100 |

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres, Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas⁴.

Lo que indica que en este período, el promedio de muerte por accidente de tránsito era de 5.669 personas por año.

Las cifras eran alarmantes, por lo que mucho se habló sobre las medidas a emplear, y cuáles eran los mecanismos para de evitar esa cantidad de accidentes viales. En efecto, desde 2011, con la Ley 1503 de ese año, se le apostó a la enseñanza y promoción de la seguridad vial a través de incentivos de hábitos, comportamientos y conductas

3 MAURICIO MORENO. "Muertes en accidentes viales han crecido un 2 por ciento en el 2019", en *El Tiempo*, Bogotá, 23 de diciembre de 2019, disponible en [www.eltiempo.com/justicia/investigacion/balance-muertos-y-heridos-en-accidentes-de-transito-en-colombia-en-2019-446400].

4 SANDRA JULIETA VALBUENA CORTES. *Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011*, Bogotá, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, disponible en [<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49511/Accidentes+De+Transito.pdf>].

seguras en la vía para niños, jóvenes y adultos⁵. Sin embargo, las campañas promotoras de la ley no fueron efectivas, por circunstancias tendientes a la falta de un órgano con especialidad en la materia que hiciera un ejercicio de promoción firme.

Las pretensiones legales muchas veces no son del todo coercibles con los ciudadanos, puesto que las prácticas efectivas de lo reglado, en variadas ocasiones dependen de factores sociales, económicos y culturales, lo que exige métodos alternativos por parte del Estado para lograr una total eficiencia en el pretendido legal.

Así lo demostraron los años posteriores a la promulgación de la Ley 1503 de 2011, que arrojaron las siguientes cifras.

MUERTES CAUSADAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2012-2019⁶

| Año | Casos | % Total |
|--------------|---------------|----------------|
| 2012 | 6.152 | 11.82 |
| 2013 | 6.219 | 11.95 |
| 2014 | 6.352 | 12.20 |
| 2015 | 6.884 | 13.23 |
| 2016 | 7.158 | 13.75 |
| 2017 | 6.479 | 12.45 |
| 2018 | 6.476 | 12.44 |
| 2019 | 6.329 | 12.16 |
| Total | 52.049 | 100 |

Si tenemos en cuenta estas cifras, entre 2012 y 2019, el promedio de muertes por año ascendió a las 6.506 personas, aumentando de forma considerable respecto al periodo 2002-2011 estudiado en el cuadro anterior.

5 JUAN FELIPE ZULUAGA RUIZ. "Seguridad vial, un compromiso de todos", en *Sura Blog*, 14 de mayo de 2014, disponible en [<https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/seguridad-vial-compromiso-colombianos>].

6 MAURICIO MORENO. "Muertes en accidentes viales han crecido un 2 por ciento en el 2019", en *El Tiempo*, Bogotá, 23 de diciembre de 2019, disponible en [www.eltiempo.com/]

Aun cuando la promulgación de la Ley 1503 de 2011 buscaba bajar las índices de mortalidad, su respuesta no fue favorable, ya que las cifras aumentaron. Intrínsecamente es notable que una ley sola no logra sus fines, es necesario que el Estado ponga a disposición políticas públicas a través de entidades para ello.

II. LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Debido al pobre comportamiento vial de los colombianos, que arroja las cifras alarmantes presentadas, y en vista de que las medidas tomadas no eran eficientes, se convirtió en un sueño la idea de crear un órgano que cumpliera funciones específicas de promoción de la educación vial, que además, pudiera establecer los criterios a tener en cuenta para la debida implementación de las políticas públicas en seguridad vial y tuviera una naturaleza jurídica que le permitiera ser eje fundamental en la búsqueda de la disminución de muertes por accidentes de tránsito.

En 2013 mediante la Ley 1702 de 27 de diciembre de ese año⁷, fue creada la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV–, que conforme a su artículo 3.º, tendrá por objeto

la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

El Estado comprendió que existía la necesidad de centrar esta problemática de salud pública, a partir de la creación de un órgano que de forma específica concentrara toda su atención en la seguridad vial, a partir de las siguientes definiciones establecidas en el artículo 5.º:

justicia/investigacion/balance-muertos-y-heridos-en-accidentes-de-transito-en-colombia-en-2019-446400].

7 *Diario Oficial*, n.º 49.016, de 27 de diciembre de 2013, disponible en [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1686642].

Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial 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. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV– será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

Campañas de Prevención Vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

A su vez, se proveyó de la financiación necesaria para su funcionamiento mediante la creación del Fondo Nacional de Seguridad Vial así:

Artículo 7.º *Fondo Nacional de Seguridad Vial.* Créase el Fondo Nacional de Seguridad Vial como una cuenta especial de la Nación Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin personería jurídica, ni estructura administrativa, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial,

el cual sustituye al Fondo de Prevención Vial creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, cuya liquidación se ordena con arreglo a la presente ley.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial se integrará con los recursos correspondientes al tres por ciento (3%) de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito –SOAT–. La Agencia definirá lo correspondiente a los giros por parte de las aseguradoras.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial funcionará bajo la dependencia, orientación y coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la que únicamente podrá destinar hasta una tercera parte de los recursos del Fondo para sus gastos de funcionamiento.

El Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial será el ordenador del gasto de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por una Fiduciaria; con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

El patrimonio autónomo que se constituya ejecutará los recursos atendiendo única y exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que operará en materia contractual bajo normas y reglas del Derecho privado observando en todo los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Nacional.

Si bien con la Ley 100 de 23 de diciembre de 1993⁸ fue creada la Corporación Fondo de Prevención Vial, su carácter privado, le impedía desarrollar ciertas competencias, puesto que carecía de autoridad otorgada por el Estado, lo que limitó su competencia a la coordinación de acciones relacionadas a la planificación, gestión, aplicación y control de la seguridad vial en la red vial urbana y rural⁹.

Este nuevo órgano, le ha permitido al Estado poder articular todas sus entidades con la finalidad de que la implementación de las

8 *Diario Oficial*, n.º 41.148, de 23 de diciembre de 1993, disponible en [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1635955].

9 GILBERT MAURICIO GARCÍA OROZCO. “Se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial”, en *Prueba de Ruta*, disponible en [www.pruebaderuta.com/se-crea-la-ansv.php], s. f.

políticas públicas en materia vial pueda llegar a más lugares del territorio nacional.

Las finalidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial pretenden a través del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021¹⁰, generar conciencia en todos los actores de la sociedad, dándole confianza a todas las personas de que existen acciones positivas por parte del Gobierno que están encaminadas a salvaguardar la vida de todos en las vías del país. Elementos como la efectiva atención de siniestros viales, el seguimiento al estado de las calles y carreteras, la información de medidas protectoras y precauteladas de accidentes y demás dirigidas a evitar los accidentes de tránsito, hacen parte de enfoque de la ANSV.

Las acciones administrativas, educativas y operativas, serán el principal medio empleado, ya que por su naturaleza jurídica, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tiene amplias facultades para poder desempeñar el papel para el cual fue creada y de esta manera buscar una mejor cultura vial. Así mismo, la ANSV se plantea para 2022 ser un líder referente en la política pública de seguridad vial con cifras que pretenden para 2021 disminuir la muerte hasta en un 18% de los peatones, en un 27% de los motociclistas y en un 26% de todos los actores viales.

La planificación de las operaciones a realizar por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuenta con la facultad de, en nombre del Gobierno Nacional, diseñar y promulgar el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos años, el cual contemplará estrategias que deberán ser respaldadas por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, para generar las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

Así mismo, podrá tener a su cargo el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, por medio del cual podrá emplear metodologías de

10 MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 2273 de 6 de agosto de 2014, Diario Oficial, n.º 49.242, de 13 de agosto de 2014, disponible en [www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/].

recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de toda la información relacionada con la seguridad vial, que servirá como fuente investigativa en la determinación de causalidades, y de esta manera, ofrecerle al Gobierno Nacional y a los gobiernos territoriales las herramientas para planificar medidas de seguridad vial en sus políticas públicas.

Todas las actividades a realizar por parte de la ANSV deben contar con una amplia coordinación con las entidades del sector público y privado, para ello debe fomentar la participación, consulta y colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial, garantizando de esta manera coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Teniendo una efectiva relación con los agentes en la seguridad vial, de esta manera, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá tener un control eficaz del cumplimiento de las disposiciones creadas en materia de política pública vial. Para lo anterior, es necesario el apoyo de la Policía Nacional, que servirá para verificar el cumplimiento de las normas de tránsito y, a su vez, implementar estrategias para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial.

III. OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial¹¹, como ya se ha mencionado, es una entidad creada para el funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Según su portal institucional,

Es la dependencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV– encargada del manejo y la gestión de la información y el conocimiento relacionado con la seguridad vial en el país, para apoyar y orientar el diseño, monitoreo, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes, programas, pro-

11 Para más información sobre el Observatorio, cfr. el portal institucional disponible en [<https://ansv.gov.co/observatorio/index.html>].

yectos, intervenciones y la toma de decisiones que impacten las causas que afectan la seguridad vial en el país¹².

Su papel está fundamentalmente diseñado para realizar un diagnóstico con base en las estadísticas y los estudios en materia de seguridad vial, de la situación actual del ámbito que nos ocupa.

Esta entidad cumple funciones específicas, como las mencionadas a continuación:

- Desarrollar, comentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

- Utilizar, evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

- Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

- Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

12 ¿Qué es?, disponible en [<https://ansv.gov.co/observatorio/indexe637.html?op=Contenidos&sec=3>].

– Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, conforme a la metodología definida y empleada por organismos internacionales del ramo, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

– Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

Conforme con las funciones, el Observatorio Nacional de Seguridad vial cumple un papel muy importante, puesto que establecerá aquellos datos base en la implementación de las políticas públicas de seguridad vial, de los cuales, todas sus actividades estarán encaminadas en el mejoramiento de aquellas estadísticas desfavorables expuestas por el estudio realizado por el Observatorio. Este será pues, el mecanismo expedito para la implementación de las actividades a realizar.

Así mismo, mediante el Observatorio, es posible llegar a la ciudadanía, con campañas de concientización y educación, en un ejercicio académico. La capacitación de funcionarios y personas en particular, será una de las herramientas más idóneas en la búsqueda de la disminución de la mortalidad en las carreteras del país.

La coordinación con el Ministerio de Educación será esencial para llegar a la comunidad con la información pedagógica en materia de seguridad vial, esto, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.

IV. LA SITUACIÓN ACTUAL EN SEGURIDAD VIAL

La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial le ha permitido al Gobierno tener un plan más efectivo de acuerdo con la tendencia que se venía presentando en los años anteriores. Contamos con una verdadera política pública que se preocupa por la reducción de las cifras desfavorables en siniestros viales. La educación en seguridad vial es fácilmente allegada a los ciudadanos, lo que les permite tener mejor conocimiento en la materia.

Todo esto, nos genera una gran esperanza, de que, en los próximos años, las cifras mejoren de manera notable, para disminuir así,

los índices de accidentalidad, que crearan una sensación de alivio en la sociedad. No ha sido una tarea fácil, durante todos estos años, contar con el producto que tenemos hoy en día, que se perfilaba como casi imposible, pero la gestión conjunta de los distintos partícipes interesados en la seguridad vial, ha permitido tener a disposición de los encargados de las políticas públicas en la materia, una ruta de mejoramiento en este ámbito.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial continuará en forma progresiva encontrando los mecanismos para día a día, año tras año, mejorar la seguridad vial, lo cual es un bálsamo para los ciudadanos que se movilizan por las vías del país, esperemos mayor efectividad en la aplicación y de esa manera, la garantía de que más personas volverán a sus casas con sus familias sin dejar la vida en las calles.

BIBLIOGRAFÍA

GARCÍA OROZCO, GILBERT MAURICIO. "Se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial", en *Prueba de Ruta*, disponible en [<https://www.pruebaderuta.com/se-crea-la-ansv.php>], s. f.

Ley 100 de 23 de diciembre de 1993, *Diario Oficial*, n.º 41.148, de 23 de diciembre de 1993, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1635955>].

Ley 769 de 6 de julio de 2002, *Diario Oficial*, n.º 44.893, de 7 de agosto de 2002, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1826223>].

Ley 1503 de 29 de diciembre de 2011, *Diario Oficial*, n.º 48.298, de 30 de diciembre de 2011, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1682377>].

Ley 1702 de 27 de diciembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 49.016, de 27 de diciembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1686642>].

MINISTERIO DE TRANSPORTE. "La Agencia Nacional e Seguridad Vial", disponible en [<https://ansv.gov.co/Home.html>].

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 2273 de 6 de agosto de 2014, *Diario Oficial*, n.º 49.242, de 13 de agosto de 2014, disponible en [<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>].

MORENO, MAURICIO. "Muertes en accidentes viales han crecido un 2 por ciento en el 2019", en *El Tiempo*, Bogotá, 23 de diciembre de 2019, disponible en [<https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/balance-muertos-y-heridos-en-accidentes-de-transito-en-colombia-en-2019-446400>].

“Normatividad de seguridad vial en Colombia”, en *De Seguridad y Salud*, disponible en [<https://deseguridadysalud.com/normatividad-de-seguridad-vial-en-colombia/>].

VALBUENA CORTES, SANDRA JULIETA. *Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia*, 2011, Bogotá, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, disponible en [<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49511/Accidentes+De+Transito.pdf>].

ZULUAGA RUIZ, JUAN FELIPE. “Seguridad vial, un compromiso de todos”, en *Sura Blog*, 14 de mayo de 2014, disponible en [<https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/seguridad-vial-compromiso-colombianos>].