

ESTRUCTURA INFORME RENDICIÓN DE CUENTAS NNA Y JUVENTUD

CAPÍTULO 1: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN NACIONAL

PRIMERA INFANCIA 0 – 5 AÑOS

Realización 7: Realiza prácticas de autoprotección y crece en entornos protectores

Esta realización hace referencia a que los niños, niñas, adolescentes y jóvenes gozan de escenarios en los que los viven, se desarrollan, y establecen vínculos y relaciones. La calidad de esos contextos familiares, institucionales, educativos y comunitarios es uno de los factores de protección más importantes para la prevención de la violencia.

INDICADOR:	Tasa de muertes por eventos de transporte en niños y niñas de 0 a 5 años			
Municipio	Ciclo de vida	AÑO	AÑO	AÑO
		2019	2020	2021
Baranoa	0-5	0	▲ 92,33	— 0
Campo de la cruz	0-5	0	— 0	— 0
Candelaria	0-5	0	— 0	— 0
Juan de acosta	0-5	0	— 0	▲ 51
Luruaco	0-5	0	— 0	— 0
Manati	0-5	0	— 0	▲ 43,15
Palmar	0-5	0	— 0	— 0
Piojo	0-5	0	— 0	— 0
Polo nuevo	0-5	0	— 0	— 0
Ponedera	0-5	0	▲ 38,61	— 0
Repelón	0-5	0	— 0	— 0
Sabanagrande	0-5	65,72	▼ 0	▼ 0
Santalucia	0-5	0	— 0	— 0
Santo Tomás	0-5	0	— 0	— 0
Suan	0-5	0	— 0	— 0
Tubará	0-5	0	— 0	— 0
Usiacurí	0-5	0	— 0	— 0
PROMEDIO		3,865882	▲ 7,7024	▲ 5,5382

La reducción de la Tasa de muertes por eventos de transporte en niños y niñas de 0 a 5 años es una prioridad del gobierno departamental. A través del programa Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte se establecieron acciones encaminadas en la disminución de la siniestralidad por accidentes de tránsito mediante la implementación de campañas educativas y señalización en los diecisiete municipios que hacen parte de la jurisdicción del Tránsito del Atlántico, si bien se realizaron muchas actividades se puede identificar un aumento en las cifras de

sinistralidad en la población de 0 a 5 años pasando de 3,86 en el 2019 a 5,36 en el 2021.

Se pudo identificar que durante el 2020 de los 17 municipios intervenidos en dos de ellos, Baranoa y Ponedera hubo aumento en la tasa pasando de 0 a 92,33 y 38,61 respectivamente, mientras que en el 2021 se presentó aumento de tasa en los municipios de Juan de Acosta y Manatí pasando de 0 a 51 y 43,15 respectivamente. Los demás municipios reportan Tasas de 0 por cada 100000 habitantes.

Desde el plan de desarrollo y en la ejecución del mismo se plantaron acciones de señalización y promoción de la seguridad vial para esta población, logrando que se tuvieran en cuenta la implementación de diseños de señalización vial vertical y horizontal especial, en los espacios de desarrollo de la primera infancia con el fin de generar cruces seguros de vías, concientización de los límites de velocidad, y cultura de seguridad vial.

INFANCIA 6-11 AÑOS

Realización 7: Realiza prácticas de autoprotección y crece en entornos protectores

Esta realización hace referencia a que los niños, niñas, adolescentes y jóvenes gozan de escenarios en los que los viven, se desarrollan, y establecen vínculos y relaciones. La calidad de esos contextos familiares, institucionales, educativos y comunitarios es uno de los factores de protección más importantes para la prevención de la violencia.

INDICADOR:	Tasa de muertes por eventos de transporte en niños y niñas de 6 a 11 años			
Municipio	Ciclo de vida	AÑO	AÑO	AÑO
		2019	2020	2021
Baranoa	6 a 11	0	0	0
Campo de la cruz	6 a 11	0	0	0
Candelaria	6 a 11	0	0	0
Juan de acosta	6 a 11	0	0	0
Luruaco	6 a 11	0	0	0
Manati	6 a 11	0	0	0
Palmar	6 a 11	0	0	31,16
Piojo	6 a 11	0	0	0
Polo nuevo	6 a 11	0	0	0
Ponedera	6 a 11	0	0	0
Repelón	6 a 11	0	0	0
Sabanagrande	6 a 11	0	0	0
Santalucia	6 a 11	0	0	0
Santo Tomás	6 a 11	0	0	0
Suan	6 a 11	0	0	0
Tubará	6 a 11	0	0	0
Usiacurí	6 a 11	79,23	0	0
PROMEDIO		4,660588	0	1,833

La reducción de la Tasa de muertes por eventos de transporte en niños y niñas de 6 a 11 años es una prioridad del gobierno departamental. A través del programa Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte se establecieron acciones encaminadas a la generación de actitudes viales para la creación de conciencia ciudadana y comportamientos encaminados a la creación del sentido vial, la convivencia y las pautas adecuadas para la movilidad segura, como resultado de estas acciones se redujo en 0 en 2020 con un leve aumento de 1,83 en 2021 con relación a la tasa del año 2019. Esto posibilitado por un evento en el municipio de Palmar de Varela arrojando una tasa de 31,16.
































Desde el Plan de Desarrollo Territorial y en la ejecución del mismo, se establecieron acciones de promoción de la seguridad vial y señalización, los programas de Educación Vial desarrollados por el Tránsito del Atlántico apuntaron a disminuir los índices de accidentalidad en los diferentes municipios del Atlántico, a través de campañas de sensibilización, capacitaciones teóricas y jornadas lúdico-pedagógicas dirigidas para el fomento de prácticas seguras a la hora de movilizarse entre sus casas y el colegio. Así como también la demarcación de zonas escolares como mecanismo para la construcción de acción y previsión de la seguridad vial.

El propósito de las campañas realizadas a este grupo poblacional fue llegar a los estudiantes, enseñándoles de una manera didáctica las normas de tránsito y la importancia del respeto a las mismas educando a los niños del Atlántico sobre las señales de tránsito y la importancia de la presencia de agentes y promotores en las vías como gestores en la disminución de siniestros viales.

ADOLESCENCIA 12-17 AÑOS

Realización 7: Realiza prácticas de autoprotección y crece en entornos protectores

Esta realización hace referencia a que los niños, niñas, adolescentes y jóvenes gozan de escenarios en los que los viven, se desarrollan, y establecen vínculos y relaciones. La calidad de esos contextos familiares, institucionales, educativos y comunitarios es uno de los factores de protección más importantes para la prevención de la violencia.

INDICADOR:	Tasa de muertes por eventos de transporte en niños y niñas de 12 a 17 años			
Municipio	Ciclo de vida	AÑO	AÑO	AÑO
		2019	2020	2021
Baranoa	12 a 17	15	 15	 29
Campo de la cruz	12 a 17	0	 0	 38
Candelaria	12 a 17	0	 0	 0
Juan de acosta	12 a 17	0	 0	 0
Luruaco	12 a 17	30	 0	 0
Manati	12 a 17	80	 0	 39
Palmar	12 a 17	0	 0	 32
Piojo	12 a 17	0	 0	 0
Polo nuevo	12 a 17	0	 0	 137
Ponedera	12 a 17	0	 35	 0
Repelón	12 a 17	0	 0	 31
Sabanagrande	12 a 17	0	 27	 54
Santalucia	12 a 17	0	 0	 0
Santo Tomás	12 a 17	0	 0	 32
Suan	12 a 17	0	 0	 0
Tubará	12 a 17	0	 0	 0
Usiacurí	12 a 17	0	 0	 0
	PROMEDIO	7,35294118	 4,52941	 23,0588

La reducción de la Tasa de muertes por eventos de transporte en adolescentes de 12 a 17 años es una prioridad del gobierno departamental. A través del programa Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte se desarrolló la

estrategia de olimpiadas de la seguridad vial con la cual se reforzó e interiorizó los componentes teórico-prácticos de la educación en seguridad vial en adolescentes de instituciones educativas oficiales de los 17 municipios que integran la jurisdicción del Tránsito del Atlántico, con el fin de garantizarles, a través de la formación de una cultura vial, una movilidad segura, responsable y eficiente. Como resultado de estas intervenciones se logró la disminución de las cifras de siniestralidad en esta población para el 2020 con una tasa de 4,45, sin embargo se evidencia un aumento considerable en tasa para el año 2021 equivalente a 23,05.

Desde el plan de desarrollo se realizaron acciones encaminadas a concientizar a padres de familia y responsables de transportar a los jóvenes a la entrada de los colegios oficiales de los diferentes municipios de la jurisdicción sobre los riesgos de conducir a alta velocidad en zonas escolares, promoviendo el uso compartido y consciente de la vía con peatones para el resguardo de su integridad; mediante los promotores viales se brindó recomendaciones de seguridad vial a los conductores y peatones, principalmente en zonas escolares, con el fin de reducir los riesgos de siniestros viales en las mismas.

JUVENTUD 18 a 28

Realización: N/A

El Instituto de Tránsito del Atlántico tiene como objetivo el control de las vías y la Seguridad vial de todos los actores que intervienen en ella, con el fin de fomentar la Educación vial en el departamento del Atlántico, la reducción de la Tasa de accidentes de tránsito en jóvenes de 18 a 28 años es una de las prioridades del gobierno departamental y municipal debido a que esta población proporciona un índice alto en la medición de la siniestralidad, para ello se propusieron acciones y estrategias encaminadas a la reducción de los siniestros viales contando con agentes de tránsito, que se encargaron de velar y dar cumplimiento a las normas de tránsito en las vías secundarias donde el Tránsito del Atlántico, se realizó seguimiento a los Comités Municipales de Seguridad Vial y a la ejecución de los Planes Municipales de Seguridad Vial, esto con el fin de articular a los entes departamentales y municipales con las autoridades nacionales. Desde estas instancias se establecieron acciones coordinadas para gestionar estrategias de Seguridad Vial en cuanto a la Administración de vías, Controles operativos y Campañas de Educación y cultura vial; así mismo, la conformación de los comités locales de seguridad vial en los diferentes municipios de jurisdicción del Tránsito del Atlántico.

Estas acciones se vieron reflejadas en el periodo 2021 con una reducción de la tasa frente al 2020. A pesar de que en el 2020 disminuyó la tasa a 13,02 para el 2021 se incrementó nuevamente a 25,94

INDICADOR:	Tasa de muertes por accidentes de tránsito en jóvenes (18 a 28 años)			
Municipio	Ciclo de vida	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Baranoa	18-28	8,52	▲ 24,80	▼ 8,20
Impo de la cr	18-28	0,00	■ 0,00	▲ 23,21
Candelaria	18-28	0,00	■ 0,00	▲ 31,70
uan de acost	18-28	74,13	▼ 23,91	▲ 71,12
Luruaco	18-28	18,79	▼ 18,24	▲ 36,14
Manati	18-28	0,00	▲ 24,40	▼ 0,00
Palmar	18-28	18,34	▲ 35,57	▼ 35,25
Piojo	18-28	0,00	■ 0,00	▲ 77,10
Polo nuevo	18-28	30,09	▼ 0,00	▲ 28,96
Ponedera	18-28	42,73	▼ 0,00	▲ 41,04
Repelón	18-28	0,00	▲ 19,99	▲ 59,44
Sabanagrande	18-28	30,86	▼ 14,90	▼ 0,00
Santalucia	18-28	0,00	■ 0,00	■ 0,00
Santo Tomás	18-28	35,69	▼ 17,32	▼ 0,00
Suan	18-28	0,00	▲ 42,16	▼ 0,00
Tubará	18-28	29,89	▼ 0,00	▲ 28,73
Usiacurí	18-28	0,00	■ 0,00	■ 0,00
	PROMEDIO	17,00	▼ 13,02	▲ 25,94

Desde el plan de desarrollo y en cumplimiento del mismo se destinó capital humano para la gestión de la movilidad segura (promotores viales) quienes apoyaron la regulación en eventos de carácter institucional, cultural y deportivos; y generación de conciencia con mensajes de cultura y prevención vial que permitieron crear recordación y generar cambios en las conductas erróneas en los actores viales, se realizan operativos de regulación con la presencia de promotores viales en los municipios del departamento donde Tránsito del Atlántico ejerce jurisdicción y orientar la circulación de los actores viales en las intersecciones, en horas de mayor flujo vehicular para la disminución de los embotellamientos en los municipios.

El ITA verificó e inspeccionó constantemente el estado de las vías el Departamento del Atlántico, con lo cual se logró establecer el estado de la señalización en estas, así como de la estructura del pavimento para proyectar los cambios, instalaciones o reparaciones a que hubiera lugar se realizaron actividades de instalación de señales verticales, demarcación horizontal con todos sus protocolos, instalación de

delineadores de carril, resaltos plásticos e instalación de señales informativas en el departamento del Atlántico.

Se activó un sistema de reporte de siniestros viales con el cual se integraron las líneas de emergencias viales en el departamento, lo cual hizo más eficiente la atención de los siniestros y la notificación automática a las autoridades competentes a fin de garantizar una atención interinstitucional, oportuna e integral a las víctimas articulando a los 17 municipios que integran la jurisdicción de Tránsito del Atlántico, en los que fueron notificados las Alcaldías, Inspecciones de Policía y agentes de Tránsito de cada municipio, concesiones viales y la Policía de Carreteras, quienes se vincularon a este sistema y recibieron reporte de siniestros ocurridos en las vías nacionales.

CAPÍTULO 2: INVERSIÓN EN LA NIÑEZ

Para el cuatrienio se realizó la siguiente inversión en niñez estructurando estrategias enfocadas en gobernanza, control, señalización y educación vial que significaron una disminución considerable en las tasas de siniestralidad en los grupos poblacionales de NNAJ.

Estrategia Controles viales

Se realizó la siguiente inversión para el cuatrienio:

GRUPO POBLACIONAL	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023
0 - 5	\$ 608.446.254	\$ 712.417.334	\$ 980.544.561	\$ 367.818.848
6 - 11	\$ 608.446.254	\$ 712.417.334	\$ 980.544.561	\$ 367.818.848
12 - 17	\$ 608.446.254	\$ 712.417.334	\$ 980.544.561	\$ 367.818.848
18 - 28	\$ 608.446.254	\$ 712.417.334	\$ 980.544.561	\$ 367.818.848
TOTAL	\$ 2.433.785.016	\$ 2.849.669.337	\$ 3.922.178.245	\$ 1.471.275.394

Fuente: CUIPO 2020 – 2023 – Instituto de Transito del Atlántico

Para el cuatrienio no se presentaron dificultades en el desarrollo de los planes de control vial, los planes operativos se desarrollaron a cabalidad, logrando un aumento en los diferentes tramos viales, los cuales se vieron reducidos por la pandemia, se generaron (4.530) comparendos físicos en coordinación con la Policía Nacional y se impusieron (22.840) ordenes de comparendos electrónicos, estos son resultados de año 2020.

Durante el año 2021 se desarrollaron 1.821 operativos de control, superando la meta de 1000 operativos por año.

En el transcurso del año 2022 se realizaron 1.665 puestos de control los cuales contribuyeron a bajar los índices de accidentalidad en el Departamento.

Durante el presente año se han realizado a la fecha 660 puestos de control, enfocados en superar las metas del año anterior.

Las brechas entre la necesidad de controles y la ejecución de los operativos de control, no se generaron ya que lo presupuestado se invirtió en la realización de los planes operativos con los cuales se superaron las metas.

Estrategia educación vial

Se realizó la siguiente inversión para el cuatrienio:

CICLO DE VIDA	2020	2021	2022	2023
0-5				
6-11	\$ 326.400.000	\$ 787.468.728	\$ 1.473.744.217	\$ 668.405.819
12-17	\$ 326.400.000	\$ 787.468.728	\$ 2.330.887.074	\$ 1.548.048.676
18-28	\$ 1.031.400.000	\$ 3.311.465.561	\$ 2.487.805.537	\$ 1.305.933.819

Fuente: CUIPO 2020 – 2023 – Instituto de Transito del Atlántico

Estrategia señalización vial

En materia de señalización en vías tanto urbanas como rurales, las inversiones estuvieron enfocadas a todos los grupos etarios ya que todos ellos hacen parte por igual del universo conocido como actores viales. El análisis más cercano que se estableció en lo relativo a inversiones en los ciclos de vida correspondiente a primera infancia hasta adolescencia, fue realizada basándonos en las intervenciones ejecutadas en los colegios, que es el sitio donde se congregan masivamente.

Se resalta que, en ningún colegio de los municipios bajo jurisdicción del Instituto de Tránsito del Atlántico, se registraron siniestros con saldo de fallecidos.

La metodología que se siguió para establecer las inversiones realizadas en los diferentes grupos etarios, se enfocó en determinar las intervenciones desarrolladas en instituciones educativas. Para el ciclo de 0 a 5 años se contempló lo ejecutado en los jardines infantiles. Para los rangos de edades de 6 – 11 años y 12 – 17 años se tuvo en cuenta los colegios con ciclo básico y secundario. Para los mayores de edad desde 18 – 28 años le correspondió el

resto de la inversión anual realizada por el Instituto de Tránsito del Atlántico. Las cifras se presentan en la siguiente tabla.

CICLO DE VIDA	2020	2021	2022
0 - 5 AÑOS	\$ 12.019.154,00	\$ 0,00	\$ 15.424.835,78
6 - 11 AÑOS	\$ 10.683.693,00	\$ 10.045.965,40	\$ 3.973.063,76
12 - 17 AÑOS	\$ 10.683.693,00	\$ 10.045.965,40	\$ 3.973.063,76
18 - 28 AÑOS	\$ 2.535.972.788,00	\$ 959.980.274,00	\$ 617.813.192,00
TOTAL	\$ 2.569.359.328,00	\$ 980.072.204,80	\$ 641.184.155,30

Fuente: CUIPO 2020 – 2023 – Instituto de Transito del Atlántico

Las inversiones que se destinaron para los años 2020, 2021 y 2022 se reflejaron en la instalación de elementos como señales verticales de 60 y 75 cm, señales verticales dobles, delineadores de curvas, marcadores de obstáculos, defensas viales metálicas, barandas de protección personal, hitos, demarcación, resaltos plásticos, tachas reflectivas y tachones.

Como medición de efectividad de las intervenciones realizadas, encaminadas a atender la población correspondiente a primera infancia, infantes y adolescentes, nos remitimos a las cifras de víctimas producto de los siniestros viales. Nuevamente es importante anotar, que no se presentaron siniestros con víctimas fatales en las vías de ingreso a los colegios.

Tomando como línea base las cifras del año 2020 se puede observar en la tabla No. que a corte del año 2023 se han registrado disminución de fallecidos en todos los grupos etarios.

El ciclo de vida de 0 – 5 años el comportamiento de las cifras de fallecidos se mantuvo para los años 2020, 2021 y 2022, presentándose una disminución del 100% para el 2023.

El rango poblacional 6 – 11 presentaron cifras constantes de un (1) para los años 2020 y 2021, registrándose disminución del 100% en los años 2022 y 2023.

La disminución progresiva se registró en la población de 12 – 17 años, registrándose disminuciones del 16.7% en el año 2021, del 50% para el año 2022 y 33.33% el 2023. Este grupo etario fue el único que registro cifras de fallecidos.

El rango que presentó mayor fluctuación es el de 18 - 28 años donde se puede observar que en el año 2021 se registró un aumento del 12.5% al igual que el 2022 con un 50% a diferencia del 2023 que no se han registrado víctimas.

En total durante el cuatrienio 2020 – 2023 se realizaron las siguientes inversiones para la población de Niños, niña, adolescente y juventud:

CICLO DE VIDA	2020	2021	2022	2023
0 - 5 AÑOS	\$ 620.465.408,00	\$ 712.417.334	\$ 980.544.561,00	\$ 367.818.848
6 - 11 AÑOS	\$ 945.529.947,00	\$ 1.509.932.027,40	\$ 2.458.261.841,76	\$ 1.036.224.667
12 - 17 AÑOS	\$ 945.529.947,00	\$ 1.509.932.027,40	\$ 3.315.404.698,76	\$ 1.915.867.524
18 - 28 AÑOS	\$ 4.175.819.042,00	\$ 4.983.863.169,00	\$ 4.086.163.290,00	\$ 1.673.752.667

Fuente: CUIPO 2020 – 2023 – Instituto de Tránsito del Atlántico

- **ANÁLISIS DE GOBERNANZA**
- **¿Cómo se recibió en el empalme? Situación inicial de tránsito y siniestralidad en la población objetivo.**

El empalme no se recibió de manera formal, los datos con los cuales se inició operación para la administración 2020 – 2013 se recabaron a partir de la información consignada en el informe de gestión 2016 – 2019 publicado en la página web del Instituto.

Con relación a las cifras de siniestralidad para la vigencia 2019, no se recibieron datos de la población entre 0 a 28 años, se recibe una información de fallecidos general de los municipios de jurisdicción del Tránsito del Atlántico.

Con relación a las campañas de seguridad vial no se evidenció un discriminado de campañas si no, un consolidado por actores viales. A través de la organización y realización de talleres pedagógicos se capacitaron cuarenta mil seiscientos cuarenta y ocho (40.648) estudiantes de las Instituciones educativas de los municipios de Manatí, Luruaco, Tubará, Santa lucía, Campo de la cruz, Suan, Santo Tomás, Palmar de Varela, Sabanalarga, Ponedera, Baranoa, Piojó, Usiacurí, Candelaria, Repelón, Sabanagrande, Polonuevo y Juan de Acosta, promoviendo en los estudiantes la identificación de la relación entre el ciudadano de la vía y la atención de normas viales.

Con relación a los controles operativos el Instituto de tránsito del Atlántico contó con 9 Agentes Departamentales y el Apoyo de 29 Agentes Municipales a través de los Convenios Interadministrativos con los Municipios y 30 Agentes de Policía de Tránsito y Transporte por medio del Convenio Interadministrativo con la Policía Nacional. Durante el 2016-2019, se realizaron (7.260) Siete mil doscientos sesenta operativos de Control y Regulación en los municipios de Jurisdicción del Instituto, en compañía de los Agentes Municipales de

tránsito y la Policía Nacional, con apoyo de los Reguladores de tránsito. Se expidieron (228.680) Doscientos veintiocho Mil Seiscientos ochenta ordenes de comparendos por violación a las normas de tránsito a los presuntos infractores en las vías, de los cuales (159.210) Ciento Cincuenta y Nueve mil Doscientos diez fueron comparendos electrónicos y (69.490) Sesenta y Nueve Mil Cuatrocientos setenta fueron realizados por nuestros Agentes de tránsito.

En cuanto a la instalación de señalización y demarcación en los municipios en los cuales el ITA tiene jurisdicción, se realizaron actividades de señalización y demarcación tanto en las vías rurales o secundarias y vías urbanas. Los dispositivos instalados correspondieron a señales verticales informativas, restrictivas y reglamentarias, resaltos, estoperoles, defensas metálicas, taches reflectivos, demarcación con pintura con microesferas, hitos etc. En total para la vigencia 2016 – 2019 se instalaron 2795 señales verticales y se demarcaron 546,7 kilómetros de vías.

Con relación a las intervenciones en materia de señalización, el Instituto de Tránsito del Atlántico, para la vigencia 2016 – 2019, realizó intervenciones en los municipios bajo su jurisdicción, con una inversión total de \$ 8.005.954.364, discriminando en la tabla No. las inversiones por grupos etarios de primera infancia hasta jóvenes de 18 - 28 años.

Tales intervenciones involucraron la instalación de señales tipo SP, SR, dispositivos de regulación como hitos, resaltos plásticos y tachones, adicionalmente se realizaron demarcaciones lineales y superficiales. Estos elementos se mantuvieron en buen estado, siendo las demarcaciones las que mas sufrieron el desgaste producto de la circulación de vehículos.

CICLO DE VIDA	2016	2017	2018	2019
Primera infancia, infancia y adolescencia	\$ 64.974.000,00	\$ 36.710.064,00	\$ 18.774.000,00	\$ 34.437.834,00
18 - 28 años	\$1.951.692.350	\$1.963.291.302	\$1.981.300.146	\$1.954.774.668
TOTAL	\$ 2.016.666.350	\$ 2.000.001.366	\$ 2.000.074.146	\$ 1.989.212.502

Fuente: CUIPO – Recursos invertidos en señalización 2016 – 2019 – Instituto de Transito del Atlántico

- **¿Qué acciones, proyectos, estrategias se desarrollaron para cambiar o mejorar la situación de siniestralidad en la población objetivo?**

Para el cuatrienio 2020 – 2023 se evidenció un registro de (49) personas fallecidas en siniestros viales. En el 2020 se registraron (16), en el 2021 esta cifra paso a (24), en el 2022

se mantuvo en (24) y en el 2023 cierra a la fecha con un índice de (2) personas fallecidas en siniestros viales que oscilan en edades de 12 a 17 años y ninguno hasta el momento en los otros rangos de edades, logrando una notable disminución en los índices con relación a los años anteriores como se observa en el cuadro anexo.

SINIESTRALIDAD CON FALLECIDOS				
GRUPO POBLACIONAL	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023
0 – 5	1	1	1	
6 - 11	1	1	0	
12 - 17	6	5	3	2
18 - 28	8	17	20	
TOTAL	16	24	24	2

Fuente: Base de datos SIRDEC – Observatorio Nacional de Seguridad Vial Agencia Nacional de Seguridad vial 2020 – 2023

Teniendo en cuenta que no se recibió información específica relacionada con las cifras de siniestralidad en la población de 0 – 28 años, los siguientes datos se identificaron a partir de las cifras del SUIN Y JUACO con el fin de generar un análisis de los eventos presentados durante el año 2019:

Ciclo de vida	AÑO
	2019
0-5	2
6 - 11	1
12 - 17	4
18 - 28	13

Con el fin de disminuir la situación de siniestralidad en niños, niñas, adolescentes y Jóvenes en los municipios de Jurisdicción del Tránsito del Atlántico, con relación a los datos iniciales se realizaron las siguientes intervenciones en materia de educación vial, control operativo y señalización:

Estrategia de controles viales

En el año 2020, con el objeto de aunar esfuerzo para la prevención y control del tránsito y transporte en las vías urbanas de los municipios de Baranoa, Campo de la Cruz, Candelaria, Juan de Acosta, Manatí, Palmar de Varela, Piojo, Polonuevo, Ponedera, Sabanagrande, Santa Lucia; Santo Tomas, Tubara, Usiacuri y Suan del Departamento del Atlántico,

propendiendo por la Seguridad Vial y el fortalecimiento de las condiciones necesarias de movilidad y seguridad de todos los actores viales, se suscribió el convenio interadministrativo No. 004 con la Policía Nacional por un valor de \$ 628.860.408.

De igual forma se realizó convenio de cooperación con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, para el intercambio de información cuantitativa y cualitativa de accidentalidad en la red vial que comprende la jurisdicción del Departamento del Atlántico, con el objetivo de analizar, evaluar y corregir posibles causas y sitios de mayor siniestralidad. Así mismo con la Fiscalía General de la Nación, para el intercambio de información y registros de accidentes en el Sistema Penal Oral Acusatorio SPOA.

Se incluyó el grupo de Promotores Viales, cuyo objetivo fue fomentar el cumplimiento de la seguridad vial en las vías de los municipios y generar conciencia con mensajes de cultura y prevención vial para generar cambios en las conductas de los actores viales.

En el año en referencia el Instituto se contaba con (3) Agentes vinculados a la planta de personal que se encargaban de velar y dar cumplimiento a las normas de tránsito en las vías secundarias y terciarias de la jurisdicción, con los cuales se generaron 331 operativos de control en los diferentes tramos viales, los cuales estuvieron minimizados por la pandemia, se generaron (4.530) comparendos físicos en coordinación con la Policía Nacional y se impusieron (22.840) ordenes de comparendos electrónicos.

Se amplió la cobertura operacional vinculando (6) Agentes de Tránsito a la planta de personal operativo.

Se habilitaron 3 parqueaderos para el almacenamiento de vehículos inmovilizados en los diferentes operativos.

Durante el año 2021 se desarrollaron 1.821 operativos de control, superando la meta propuesta con cobertura en los 17 municipios de injerencia, simultáneamente con el apoyo de los Promotores Viales y la Policía Nacional.

Para el año 2022 se realizaron 1.665 puestos de control, los cuales contribuyeron a bajar los índices de accidentalidad en el Departamento, esto de acuerdo a las estadísticas en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV, el Atlántico registra siete (7) fallecidos por cada 100 mil habitantes, 50 % por debajo del índice de accidentalidad del país, en este sentido estamos cerca de cumplir las metas del Plan de Seguridad Vial 2022 – 2031 que establece el indicador de 7 fallecidos por cada 100 mil habitantes.

En este mismo año, se activó un nuevo sistema mediante una aplicación para reportes de siniestros viales en el departamento para recibir atención óptima y oportuna en caso de

presentarse algún siniestro además de integrar líneas de emergencia para hacer más eficientes en la atención de estos.

Para el año 2023 se identificó un índice de (2) personas fallecidas en siniestros viales que oscilaron en edades de 12 a 17.

Estrategia educación vial

Con el fin de educar en normas de tránsito y llegar a los niños, niñas y adolescentes de las instituciones educativas oficiales del atlántico con información y recomendaciones en materia vial, que les ayuden a preservar su vida en las vías, con garantías de recorrer su camino a la adultez con el menor riesgo posible de sufrir un siniestro se diseñaron y ejecutaron las siguientes campañas de educación vial:

- ATLÁNTICO GANA MIL.

Tránsito del Atlántico facilita a conductores de motocicleta el trámite de licencias de conducción, otorgándoles cursos de conducción gratuitos y certificados, gratuidad en los exámenes médicos requeridos y el transporte a las escuelas de conducción.

Este programa nace en respuesta a la alta tasa de siniestralidad de motociclistas y el hecho de que el mayor número de comparendos que se imparten en las vías municipales del departamento corresponden a conducir sin tener licencia.

El objetivo fué que los conductores de motocicleta se normalizaran, reduciendo la ilegalidad e informalidad, garantizando que las vías del Atlántico sean utilizadas por personas responsables que ejecuten prácticas de movilidad seguras y en cumplimiento de las normas.

Este programa durante los años 2020 – 2023 fué dirigido a toda la comunidad en general, sin embargo, gracias a la caracterización de los inscritos, pudimos identificar que el 35% de la población beneficiada fueron jóvenes entre 18 y 28 años.

Gracias a este programa se beneficiaron 1.050 jóvenes de los municipios de jurisdicción del Tránsito del Atlántico.

- USO DEL CASCO Y DEL CHALECO.

La resolución No. 23385 de 2020, del Ministerio de Transporte, establece las condiciones mínimas para el uso del casco protector para conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, moto triciclos, motocarros, cuatrimotos y se dictan otras disposiciones, con el fin de garantizar y proteger la vida de los usuarios de estos vehículos.

Teniendo en cuenta que los usuarios de motocicleta son quienes mayor participación tuvieron en siniestros viales durante el 2020 y 2021, representados en un 53,28% del total de siniestros, y el 33,2% de las hipótesis de casos de muerte de los usuarios de motos fueron causados por trauma craneoencefálico, debido al No uso del Casco como elemento de protección y seguridad en los usuarios de motocicletas, se activó la campaña “USO DEL CASCO Y DEL CHALECO” en los Municipios Piojó, Usiacurí, Juan de Acosta, Tubará Y Baranoa.

Con esta campaña se capacitaron 1.000 motociclistas, de los cuales 300 son jóvenes entre 18 y 28 años quienes se capacitaron en: normas para los motociclistas, responsabilidades para transitar en motocicleta, conductas peligrosas cuando se conduce una motocicleta, vestimenta del conductor de motocicleta, uso del casco de seguridad y el chaleco reflectivo como elemento obligatorio de seguridad para la conducción de motocicletas en estos municipios.

- ZONA 30.

Esta campaña consiste en la intervención en vía en las entradas y salidas de los estudiantes

de las Instituciones educativas oficiales de su jurisdicción; así mismo, de capacitación de seguridad vial en aulas de clases, en los objetivos de esta campaña son:

- Concientizar a conductores de vehículos particulares y motocicletas sobre los riesgos de conducir a alta velocidad en Zonas 30, en este caso en la zona escolar, promoviendo el uso compartido y consciente de la vía con peatones para el resguardo de su integridad.
- Brindar recomendaciones de seguridad vial a los conductores y peatones en las Zonas 30 del Atlántico, principalmente en las instaladas en áreas escolares.
- Proteger y salvar la vida de niños, niñas y adolescentes que retornan a clases presenciales en el Atlántico, reduciendo los riesgos de siniestros viales en zonas escolares.
- Educar en cultura vial a los ciudadanos que transitan por las Zonas 30.
- Brindar recomendaciones de seguridad vial a los conductores y a los peatones en los municipios del departamento, promoviendo el respeto de la Zona 30 y los cuidados especiales que implica el conducir por estos, para garantizar la seguridad vial de todos los niños, niñas y adolescentes.
- Concientizar a conductores de vehículos particulares y motocicletas sobre los riesgos de conducir excediendo la capacidad máxima de pasajeros.

Con la ejecución de esta campaña se visitaron todas las Instituciones educativas oficiales del departamento del Atlántico, logrando capacitar más de 20.000 estudiantes de secundaria.

- VIAMMIS.

La sensibilidad de sus cuerpos y la falta de consciencia plena sobre los peligros de la vía ha llevado a que los niños y niñas sean identificados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como actores especialmente vulnerables en la vía y, por lo tanto, sujetos de especial protección. Las cifras respaldan esta caracterización, pues la misma OMS ha registrado un promedio mundial de muerte de un niño en siniestros viales cada cuatro minutos.

Teniendo esto en cuenta, Tránsito del Atlántico implementó esta campaña de educación vial que tenía como objetivo:

- Educar a los niños y niñas del Atlántico en el conocimiento de la vía y sus particularidades, así como en comportamientos que les permitan tener mayores garantías de seguridad vial y reducir los riesgos de siniestralidad.
- Brindar recomendaciones de seguridad vial a los niños que sean de fácil recordación y aplicación a la hora de ir al colegio, sea a pie o en algún medio de transporte.
- Que los niños y niñas del Atlántico reconozcan la importancia de atender las señales de tránsito a la hora de moverse y puedan transmitir esta información a quienes le rodean, incluyendo adultos.
- Que los niños se conviertan en adultos responsables y conocedores de las reglas, que serán conductores, peatones, ciclistas y pasajeros conscientes y prudentes, capaces de extender la cultura de la seguridad vial en la sociedad en que se desarrollen.

El propósito de esta campaña fué llegar a más de 10.000 los estudiantes de toda la primaria, enseñándoles de una manera didáctica las normas de tránsito y la importancia del respeto a las mismas.

- ESTO NO ES UN JUGUETE.

Para Tránsito del Atlántico resulta de gran preocupación ver que los adolescentes que conducen en los municipios del departamento no están preparados para tener el mismo nivel de responsabilidad al conducir que los adultos. En las vías es evidente la falta de habilidades y experiencia al conducir moto y, además, lo hacen sobre el límite de

velocidad, cometiendo errores y se distrayéndose fácilmente, especialmente si sus amigos están en el vehículo.

Esta alarmante problemática lleva a la entidad a idear la implementación la campaña educativa de seguridad vial “***Esto no es un juguete***”, orientada a recomendar a padres y adolescentes que los menores no deben conducir motocicletas y, en caso de hacerlo, debe ser a partir de los 16 años, habiendo tramitado su licencia de conducción y atendiendo las normas del Código Nacional de Tránsito (CNT), para tener más garantías de seguridad y que puedan salvar sus vidas en la vía.

El objetivo final de esta campaña fué

- Salvar la vida de menores en las vías del Atlántico, evitando que conduzcan sin garantías de seguridad vial y legalidad
- Concientizar a los adolescentes del Atlántico y a sus padres sobre el riesgo que implica conducir una motocicleta sin tener las capacidades físicas y psicológicas para hacerlo, ni los conocimientos técnicos que esto implica.
- Reducir la ilegalidad en los conductores de motocicleta del Atlántico.

La activación de esta campaña se ejecutó en las instituciones oficiales del departamento del Atlántico, con los estudiantes de secundaria de las Instituciones educativas en los 17 municipios de jurisdicción del tránsito del atlántico.

- **OLIMPIADAS DE LA SEGURIDAD VIAL.**

Tránsito del Atlántico implementó una estrategia de educación en seguridad vial orientada a los adolescentes, la cual busca hacerles comprender la importancia de tener control sobre su seguridad vial a través de buenas prácticas en la vía.

Para esto, se diseñaron las “***Olimpiadas de la Seguridad Vial***” en instituciones educativas oficiales de los 17 municipios que integran la jurisdicción del Tránsito del Atlántico, con las cuales se buscaba educar y entretener a los alumnos de 13 años en adelante, brindándoles a su vez herramientas de conocimiento para afrontar la movilidad con responsabilidad y garantías de seguridad vial, fomentando en ellos una cultura vial que perdure hasta la adultez.

La activación de esta campaña se llevó a cabo en Instituciones educativas oficiales de los 17 municipios de jurisdicción del tránsito del Atlántico y darle una imagen llamativa con el fin de atraer a adolescentes de las instituciones educativas del departamento del Atlántico para que participen de la estrategia, educando y promoviendo en ellos una cultura vial.

- **PEDAL A PEDAL.**

De acuerdo con un diagnóstico realizado en las Instituciones educativas oficiales de los corregimientos de jurisdicción del Tránsito del Atlántico, el 80% de los estudiantes se transporta caminando, con un tiempo estimado de 15 minutos o más.

Los resultados mostraron la necesidad de que los estudiantes contaran con un medio de transporte amigable con el medio ambiente, la salud y que sea gratuito.

Según datos del Ministerio de Educación Nacional, en muchas regiones del país se ha encontrado que muchos estudiantes, especialmente de zonas rurales, desertan porque no tienen un medio de transporte para llegar hasta la escuela. En estos casos, es responsabilidad de las entidades territoriales implementar soluciones para que los niños no se queden sin estudiar.

El objetivo de esta campaña fué: Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte escolar, a través de la implementación de proyecto formativo transversal, fomentando el uso responsable de la bicicleta como medio de transporte escolar a estudiantes de 8°, 9° y 10° de las Instituciones Educativas de los corregimientos de: Algodonal, Bohórquez, Puerto Giraldo, La retirada, Martillo, Carreto, Leña, Rotinet, Arroyo de Piedra y Santa Cruz, en uso responsable de la bicicleta como medio de transporte escolar.

Durante la ejecución de esta campaña, se capacitaron 1.000 estudiantes en uso de la bicicleta y seguridad vial, luego se les realizó una prueba de conocimiento para evaluar los conocimientos aprendidos y a los 400 estudiantes con mejor puntuación, se les entregó gratuitamente una bicicleta con luces y su casco de protección.

Pedal a pedal tiene como propósito mejorar el acceso y la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo del departamento, otorgándoles una bicicleta para su desplazamiento a la escuela.

Esta campaña durante el año 2022 se ejecutó en los corregimientos de Puerto Giraldo, Bohórquez, Algodonal, Martillo, La retirada, Rotinet, Leña, Carreto, Arroyo de piedra y Santacruz y este 2023 se beneficiarán 400 más estudiantes de los corregimientos de Guaimaral, El Morro, Pitalito, San José de Saco, Santa Verónica, Hibacharo, San Juan de Tocagua, Chorrera, Los Pendales y Campeche.

Estrategia señalización vial

En materia de señalización vial, las intervenciones realizadas fueron orientadas a todos los actores viales. No existió una clasificación de señalización para los diferentes grupos etarios.

Para atender al grupo poblacional de niños, infantes y adolescentes se tuvieron en cuenta las intervenciones realizadas en los colegios, que consistieron en la instalación de elementos como señales verticales tipo SR, SP y SI, resaltos plásticos, hitos, tachas reflectivas y demarcación longitudinal y superficial.

El proceso de intervención en señalización involucró una serie de etapas que iniciaron con las reuniones de comité de seguridad vial, en las cuales se trataron las problemáticas y necesidades de cada municipio. Posteriormente, con las necesidades establecidas en los comités, se programaron inspecciones de campo donde se estableció la viabilidad de la intervención como también, de la factibilidad de los elementos a instalar. Seguidamente se programaron las instalaciones con la empresa contratada por el Instituto de Tránsito del Atlántico para tal fin. Finalmente, cuando finalizó la intervención, el equipo de ingenieros verificaron la calidad de los trabajos

Con las intervenciones realizadas se buscó generar vías seguras para todos los actores viales, donde la prioridad fueron los peatones, que en mayor cantidad la representaron niños estudiantes de los colegios o jardines infantiles.

En la tabla No. se listan las cantidades de elementos instalados por año.

ELEMENTO	2020	2021	2022
Señales verticales de 60 cm tipo SP, SR y SI (und)	424	673	55
Señales verticales de 75 cm tipo SP, SR y SI (und)	38	0	
Señales dobles de 60 cm tipo SP, SR y SI (und)	37	45	15
Delineadores de curva (und)	317	65	45
Marcador de obstáculo (und)	7		0
Defensas viales metálicas (m)	3863	0	5
Barandas de protección de personal (m)	80	0	0
Hitos (und)	260	0	30
Demarcación (m)	247446	35.781,10	106.522,00
Demarcación (m2)	876	446.81	25
Resaltos plásticos (m)	662.9	1220	35
Tachas reflectivas (und)	306	0	100
Tachones	0	0	45

- **¿Qué se dejó de hacer?**

- Mejorar los mecanismos en coordinación con las autoridades locales con el fin de que sean más efectivos para que la integridad de los funcionarios, en este caso los Agentes de Tránsito del Atlántico y el equipo logístico que los acompaña, no sea vulnerada, mediante el uso adecuado de los elementos de protección debido a que el uso de estos, se ha vuelto una cultura en la mayoría de los municipios de la jurisdicción y los controles que se ejercen derivan en alteración del orden público y lesiones a nuestro equipo de trabajo.
- Ampliar la cantidad de intervenciones en cuanto a controles en los cascos urbanos de los municipios, los cuales se vieron disminuidos por la forma en que la comunidad los estaba percibiendo y que generaron alteración del orden público.
- De las intervenciones realizadas en materia de señalización vial en los colegios, se puede anotar que muchas no se pudieron realizar debido a la falta de infraestructura vial, de lo que se puede destacar deficiencias como pavimentos en mal estado, inexistencia de andenes adecuados, vías sin pavimentar entre otros.

A pesar de las dificultades podemos haber superado estas situaciones realizando puntos de intervención en las áreas urbanas de los municipios y realizándolos en horarios cortos.

- **¿Qué debería seguir haciéndose para que el territorio avance en la garantía de derechos relacionada con la disminución de la siniestralidad en la población objetivo (Identificación BP en la niñez)**

- Teniendo en cuenta la misión de ejercer control sobre las vías que conforman la red secundaria del departamento y garantizando la seguridad vial de los actores viales en especial los niños, se deben seguir realizando planes operativos de control en las vías adyacentes a las instituciones educativas y campañas educativas encaminadas a reducir la velocidad en zonas escolares, sensibilizar a padres de familia, docentes, conductores y comunidad estudiantil, en respetar las normas de tránsito, utilizar los senderos o pasos y puentes peatonales, no transportarse en vehículos que no garanticen seguridad y excediendo los límites de su capacidad.
- Seguir la recomendación del uso de una silla para los niños menores de 1 año con el fin de que viajen en el mismo sitio pero de espaldas al asiento delantero, en esta posición el riesgo de lesiones en cabeza y cuello es menor, el transporte de aquellos

menores que están en edad escolar debe ser en vehículos destinados para tal fin que garanticen su seguridad.

- Implementar desde el Ministerio de Educación Nacional orientaciones pedagógicas para el desarrollo de competencias para la movilidad vial, desde las instituciones educativas. Así mismo, una cátedra de formación obligatoria de hábitos, actitudes y comportamientos seguros en las vías en pro de generar una “cultura vial” desde la educación básica en las Instituciones.
- Controles operativos para la prevención de motocicleta a la conducción temprana a menores de edad.
- Articulación interinstitucional toda vez que Las funciones de instalación de señales verticales y dispositivos de seguridad vial, además de demarcación, depende de un buen estado de las vías. Para realizar la señalización es necesario que se realicen las adecuaciones que permita intervenir en materia de seguridad vial y lograr el 100% de la cobertura. Esta articulación es importante que se realice para lograr señalar las áreas adyacentes a los colegios de los municipios, inclusive, los de los corregimientos más apartados.
- ¿Desacuerdos con los datos nacionales: JOACO Y SUIN
Existen diferencias entre los indicadores que reportamos frente a lo indicado en los sistemas JOACO y SUIN, para nuestros cálculos se ha utilizado como fuentes de información el observatorio de seguridad vial de la ANSV y las bases de datos del DANE proyecciones de población a nivel municipal 2020 - 2035 actualización post COVID-19. Para el caso de los datos de fallecidos se consultó de forma directa a la ANSV para que indicara los datos según el grupo etario requerido con lo que se pudieron obtener las tasas indicadas a continuación:

ANSV	2.019	2020	2021
0-5	2,28	2,29	2,32
6 - 11	2,23	2,20	0,00
12 - 17	13,56	11,27	6,74
18 - 28	10,54	22,12	25,88

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

SUIN - JUACO	2019	2020	2021
0-5	3,87	7,70	5,54
6 - 11	4,66	0,00	1,83
12 - 17	7,35	4,53	23,06

18 - 28	17,00	13,02	25,94
---------	-------	-------	-------

Fuente: SUIN - JUACO

Según nuestros datos para los grupos etarios, la tasa reportada en el Sistema Único de la Niñez SUIN del ICBF de fallecidos por cada 100mil habitantes para el grupo etáreo de 0 a 5 años están por encima de 70% para el 2020 y 50% para el 2021, para el grupo etáreo de 6 a 11 años se encuentra igual para el año 2020, sin embargo se evidencia por debajo en un 20% para el 2021. Para el grupo etáreo de 12 a 17 años se encuentra por debajo en un 200% y por encima del 50% para el 2021, para el grupo etáreo se encuentra en un 19% por encima para el 2020 y un 15% por encima para el 2021.

En general, las tasas reportadas en los sistemas SUIN y JUACO están por encima de las tasas que se pueden calcular con los datos de ANSV.

Es importante destacar en tal sentido que desde Tránsito del Atlántico se han desarrollado un conjunto de estrategias desde la gobernanza, control, señalización y educación vial para mitigar los resultados que hoy se han presentado, en cuanto a nuestras tasas calculadas, se puede observar una reducción para los grupos etarios de 0 a 5 y 6 a 11 mientras que se evidencia un aumento al grupo etario de 12 y 17 y 18 a 28 años. Estas cifras dan cuenta anticipadamente de un aumento progresivo de las tasas de fallecidos en el grupo etario de 18 a 28 años mientras se dan reducciones en población de 0 a 17 años.

- Consecución de metas ¿Cómo vamos?

Nombre del programa aprobado en el PDD	Nombre del Programa según el Manual de Clasificación Programático del Gasto Público MCPGP	Meta del Plan de Desarrollo	Definición del Indicador aprobado en el PDD	Orientación de la meta	1.20 Anualización de la meta PDD (valores del indicador)			Análisis
					A1	A2	A3	

Fortalecimiento institucional de la entidad departamental "Seguridad de transporte"	Seguridad de transporte (2409)	Mantener la vinculación de 62 Promotores viales para promover la educación, cultura y seguridad vial en los municipios de jurisdicción del Instituto de Transito del Atlántico	Promotores de seguridad vial vinculados	Mantenimiento	70	60	62	Para esta meta se evidencia el cumplimiento y compromiso por parte de la entidad en el mantenimiento de la vinculación de 62 promotores para la promoción de la educación, cultura y seguridad vial en los municipios de jurisdicción del ITA. En promedio los tres años se han mantenido contratados 64 promotores, superando la meta de los 62 establecidos al inicio de la administración, es decir, 108% de cumplimiento.
Fortalecimiento institucional de la entidad departamental "Seguridad de transporte"	Seguridad de transporte (2409)	Mantener la vinculación de 34 Agentes de Transito asignados a operativos de control en los municipios de jurisdicción del Instituto de Transito del Atlántico	Agentes de Transito vinculados	Mantenimiento	6	6	7	Se evidencia el incumplimiento en la contratación de nuevos agentes para la realización de operativos de control, esto debido a que al plantear esta meta, inicialmente se pretendía continuar con el convenio inter-administrativo con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional del Atlántico, en el cual se contaba con el recurso humano de 30 agentes de tránsito sumados a los agentes del ITA ,pero al terminar definitivamente con dicho convenio, se vio improbable el cumplimiento del 100% de esta meta. Actualmente solo se cuenta con un promedio de contratación de 6 agentes anualmente, lo cual evidencia un cumplimiento de 55% promedio acumulado para el periodo de los 3 años en revisión.

El objetivo fundamental que se busca con las intervenciones en materia de señalización, es la de garantizar la seguridad vial de todos los actores que concurren en las vías. En el tema que nos ocupa en este estudio, podemos afirmar que los

objetivos trazados en materia de disminución de víctimas por siniestros viales en las vías que conectan a instituciones educativas se cumplieron cabalmente.

Analizando dentro de un contexto más global, en lo que tiene que ver con vías ubicadas lejos de los colegios, podemos decir que las cifras de fallecidos por siniestros viales tuvieron una tendencia a la baja, lo que implica que las acciones desarrolladas, como por ejemplo la señalización, fueron efectivas.

- **DESARROLLOS TRANSVERSALES**

- **¿Cómo afectó la pandemia?**

Durante la pandemia las acciones como son los planes operativos focalizados y los puestos de control se vieron afectados ya que esta actividad implicaba el contacto directo con los diferentes actores viales para realizar control documental, pruebas de alcoholemia o ante la imposición de comparendos físicos por la violación de alguna norma de tránsito.

La contratación del Instituto se enfocó en garantizar el cuidado y la bioseguridad, tanto de los usuarios, como de los funcionarios de la entidad, implementando los bienes y servicios necesarios para dar aplicación a las medidas básicas de bioseguridad para evitar la propagación del covid 19, por lo que se retrasó la contratación de los operadores para la ejecución de las campañas de educación vial.

La crisis sanitaria a raíz de la pandemia suscitada por el COVID-19, cambió por completo la forma de interactuar entre las personas, incluso, las restricciones en el desplazamiento y celebraciones de reuniones sociales y actividades laborales.

Esta situación afectó la operatividad del Instituto de Tránsito del Atlántico, una de las incidencias presentadas fue la imposibilidad de realización de comités locales de seguridad vial, las actividades de inspección de condiciones de infraestructura para establecimiento de viabilidad en las intervenciones y en el proceso de instalación de señales y otros dispositivos de seguridad vial.

- **¿Qué acciones se hicieron durante la pandemia?**

Se atendieron las necesidades de las autoridades locales para prevenir la propagación del COVID 19, tales como toques de queda, medidas de pico y placa, cierres de playas del Departamento, controles al transporte público para prevenir el sobrecupo, medidas de bioseguridad y reactivación económica.

Durante la pandemia no se activaron campañas de educación vial, las estrategias fueron dirigidas a los controles operativos por los agentes de tránsito, dirigidas al control de aforo

en el transporte intermunicipal, restricciones de vehículos y concientización a los actores viales por su autocuidado y uso de los elementos de bioseguridad para mitigar el contagio de COVID-19.

Con el fin de no paralizar las labores de implementación de seguridad vial, se programaron de manera virtual las reuniones de comité local de seguridad vial en los 17 municipios en los cuales el Instituto De Tránsito del Atlántico tiene jurisdicción, con el fin de recepcionar todas las necesidades de señalización. Asimismo, se identificaron las problemáticas que enfrentan cada uno de los municipios en materia de seguridad vial.

Es importante anotar, que en este espacio virtual se socializaron las diferentes campañas educativas programadas por el Instituto de Tránsito del Atlántico, a realizarse en los municipios del departamento con el fin de informar y escuchar sugerencias de los funcionarios públicos y el personal en general.

- **¿Qué acciones se tuvieron que hacer sobre la marcha?**

Hubo actividades que tuvieron que ejecutarse sobre la marcha, en nuestro caso capacitar para darle manejo a esta situación y dotar de elementos de bioseguridad al personal de Agentes de Tránsito, que apoyo todas las estrategias diseñadas por el gobierno central para contrarrestar la pandemia del COVID 19, que se enfocó en la atención de la emergencia sanitaria, ayudas sociales para el sector más vulnerable y la reactivación económica, garantizar la movilidad segura en el país en todos sus aspectos, compromiso de todas las entidades y organismos de tránsito, en este aspecto.

Como plan de mitigación, se programaron las reuniones de comité locales de seguridad vial, con el fin de no paralizar las labores de recepción y programación de necesidades de señalización.

- **¿Cómo nos afectó el flujo migratorio, y si nos afectó cómo lo mitigamos?**

La migración siempre va hacer un factor de afectación para los países que se eligen como destino en busca de seguridad personal, estabilidad laboral y económica, los migrantes además de aumentar la tasa poblacional también se convierten en un problema social que incide en todos los campos especialmente en lo referente a salud, oferta y demanda de laboral factores que ante un aumento poblacional no son equitativos conllevando esto a

que se recurra a la informalidad entre las que tenemos el transporte informal colectivo, ocupación a la que se dedicaron muchos inmigrantes que llegaron a la ciudad, los cuales por su condición no portaban ni diligenciaron documentos que acreditaran su idoneidad para conducir un vehículo, de igual forma el medio de transporte que utilizaban para dicha actividad en la mayoría de casos no tenían SOAT, ni Revisión Técnico mecánica, situación que se convirtió en causa para el incremento de la accidentalidad.

Esta circunstancia se mitigó con el aumento de planes operativos de control focalizados en la verificación de documentos.

Desde el punto de vista de la movilidad se puede anotar que muchos de los inmigrantes provenían del vecino país Venezuela, quienes tenían como una de las opciones de sustento, dedicarse al transporte informal. Este aumento del personal dedicado a este oficio produjo un incremento del parque automotor con su consecuente problema de movilidad por congestión vehicular.

- **¿Cómo contribuimos con el desarrollo de los objetivos de desarrollo sostenible ODS?**

Acorde a la contribución que cada habitante de este planeta debe hacer para transformar nuestro mundo, los objetivos de desarrollo sostenible son el plan para conseguir un futuro sostenible. Tránsito del Atlántico siguiendo estas directrices se activó en el mes de noviembre de 2022 un nuevo sistema mediante una aplicación para reportes de siniestros viales en el departamento, también mediante otra aplicación se realizaron los reportes de puestos de control, vehículos requeridos y resultados, actividades que se venían registrando mediante planillas que fueron sustituidas por este sistema, evitando así el uso de papel en este procedimiento.

Por sus beneficios individuales y colectivos a escala local y global, la bicicleta contribuye a alcanzar 11 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, así como las metas de reducción de emisiones contaminantes acordadas en los Acuerdos de París. La bicicleta contribuye a garantizar una movilidad saludable, segura, sostenible y solidaria.

En marco del objetivo 11 **“Ciudades y comunidades sostenibles”**, tránsito del Atlántico implementó proyecto formativo transversal, “Pedal a pedal” fomentando el uso responsable de la bicicleta como medio de transporte escolar dirigido a estudiantes de 8°, 9° y 10° de Instituciones educativas en corregimientos de Puerto Giraldo, Bohórquez, Algodonal, Martillo, La retirada, Rotinet, Leña, Carreto, Arroyo de piedra y Santacruz, donde se capacitaron 1000 estudiantes y de acuerdo a una prueba de evaluación se

beneficiaron 400 de estos con bicicleta para ser usados como medio de transporte sostenible desde sus casas a los colegios.