

# Impacto de los planes Formativos de Seguridad Vial escolar en Colegios en el transporte especial y escolar en Colombia

---

## XI CONGRESO NACIONAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS



JULIAN ANDRÉS ESCOBAR SOLANO  
COORDINADOR ACADÉMICO CAEL - CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ALTOS  
ESTUDIOS LEGISLATIVOS DEL SENADO DE LA REPÚBLICA  
DOCENTE FACULTAD DE FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS – UNIVERSIDAD DE  
CIENCIAS APLICADAS Y AMBIENTALES U.D.C.A



**1** Introducción

**2** Pensar como el cliente: lo que está ocurriendo al interior de los colegios

**3** El marco normativo y la política pública sobre seguridad vial

**4** Algunos Efectos



**1** Introducción

**2** Pensar como el cliente: lo que está ocurriendo al interior de los colegios

**3** El marco normativo y la política pública sobre seguridad vial

**4** Algunos efectos

# INTRODUCCIÓN



La seguridad vial es un problema de salud pública



La Seguridad vial es un problema de conocimientos



La seguridad vial es un problema de ciudadanía



La Seguridad Vial es un problema de competencias ciudadanas



La Seguridad vial es un problema de actores



La Seguridad Vial es un problema de cotidianidad



En ese sentido, la escuela es el espacio ideal para realizar los cambios necesarios en las actitudes y comportamientos ciudadanos. En ese sentido se requiere un Cambio en los modelos formativos de seguridad vial.



# INTRODUCCIÓN



**Mayor conciencia de los padres de familia sobre riesgos y necesidades en el transporte de sus hijos**



**Presión estatal a los colegios y demás instituciones de educación**



**Mediatización de la problemática**



**Aumento de la demanda de calidad sobre las empresas**



**Necesidad de establecer diálogo entre los diferentes actores**



**Se supera el modelo contractual de prestación de servicios de transporte**



**Las empresas de servicios especiales van a requerir hacer mucho más que transportar estudiantes**





**1** Introducción

**2** Pensar como el cliente: lo que está ocurriendo al interior de los colegios

**3** El marco normativo y la política pública sobre seguridad vial

**4** Transversalización de los planes curriculares

# EL MODELO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR ESTÁ CAMBIANDO RADICALMENTE

¿QUÉ DEMANDO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA MIS HIJOS? (HACE CINCO AÑOS)

1

CUMPLIMIENTO DE HORARIOS,  
CALIDAD DEL SERVICIO,  
COMODIDAD

2

ESTÁNDARES MÍNIMOS DE  
SEGURIDAD

3

CONFIABILIDAD EN LA  
PRESTACIÓN DEL SERVICIO

4

PRECIO COMPETITIVO

EL COLEGIO ES UN  
INTERMEDIADOR  
PASIVO

LA RELACIÓN ES  
BÁSICAMENTE  
COMERCIAL

LA ACCIDENTALIDAD ES  
UN ASUNTO DE CÓDIGO  
DE TRÁNSITO Y SOAT

NO HAY UNA  
CONCIENCIA SOBRE LO  
QUE IMPLICA  
TRANSPORTARSE

EXISTE CIERTA  
“ANARQUÍA” EN LA  
PRESTACIÓN DE LOS  
SERVICIOS DE  
TRANSPORTE

# EL MODELO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR ESTÁ CAMBIANDO RADICALMENTE

¿QUÉ DEMANDO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA MIS HIJOS? (HOY)

- 1 QUE EL SERVICIO DE TRANSPORTE SEA PRESTADO IGUAL QUE LOS DEMAS SERVICIOS DEL COLEGIO
- 2 PEDAGOGÍA EN EL PROCESO DE TRANSPORTE
- 3 INVOLUCRAMIENTO DE LAS AUTORIDADES ESCOLARES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
- 4 ESTÁNDARES DE SEGURIDAD Y FIABILIDAD SUPERIORES AL PROMEDIO

EL COLEGIO SE  
CONVIERTE EN UN  
ACTOR

LA RELACIÓN SUPERA EL  
ÁMBITO COMERCIAL

LA ACCIDENTALIDAD ES  
UN ASUNTO DE  
MODELO EDUCATIVO Y  
FORMATIVO

USUARIOS CONCIENTES  
QUE DEMANDAN  
ESTÁNDARES DE  
CALIDAD

UNIFICACIÓN DE LOS  
CRITERIOS EN LA  
PRESTACIÓN DEL  
SERVICIO



¿Qué es la  
educación  
vial?



# LA EDUCACIÓN VIAL ES ANTE TODO, UNA EDUCACIÓN PARA LA CONSERVACIÓN DE LA VIDA Y LA PAZ

## ¿CÓMO RECONOCEMOS Y NAVEGAMOS EN EL ENTORNO?

¿CUÁL ES LA FORMA IDEAL DE MOVILIDAD Y DE MEDIO DE TRANSPORTE?

¿CUÁL ES EL RIESGO Y LA VULNERABILIDAD DE LA MOVILIDAD AL REALIZARSE?

1

SEGURIDAD VIAL IMPLICA PENSAR EN LA DECIMA CAUSA DE MUERTE A NIVEL MUNDIAL

2

SEGURIDAD VIAL IMPLICA PENSAR EN UN PROMEDIO 5500 MUERTOS AL AÑO EN COLOMBIA

3

SEGURIDAD VIAL IMPLICA PENSAR EN LA PRIMERA CAUSA DE MUERTE EN MENORES DE 14 AÑOS

4

SEGURIDAD VIAL IMPLICA PENSAR EN LAS AFECTACIONES POSTERIORES

¿CUÁL ES EL SENTIDO Y FINALIDAD DE LA NORMATIVIDAD EXISTENTE?

¿CUÁL ES MI PAPEL FRENTE A LA MOVILIDAD DE LOS DEMÁS?

# Traumatismos causados por el tránsito: los hechos

Cada año hay

# 1,24 millones

de muertes por accidentes de tránsito.

# 1<sup>a</sup>

causa de muerte en el grupo etario de 15-29 años.

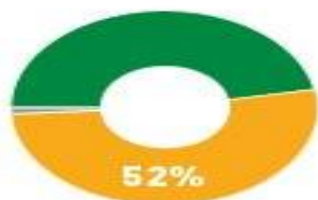


# 3 de 4

de los fallecidos en accidentes de tránsito son del sexo masculino



Los países de ingresos medios sólo tienen la mitad de los vehículos existentes en el mundo y a pesar de eso sufren el 80% de las muertes por accidente de tránsito.

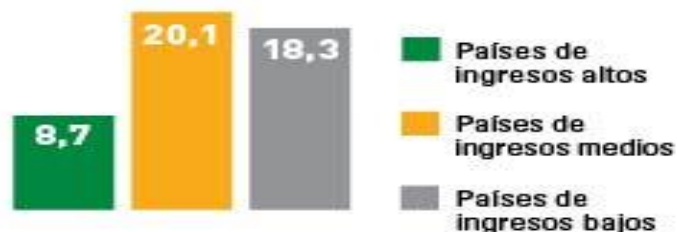


VEHÍCULOS



MUERTES

Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito.



Muertes por accidentes de tránsito, por 100 000 habitantes

La probabilidad de morir por accidente de tránsito depende del lugar de residencia



Muertes por accidentes de tránsito, por 100 000 habitantes



El **50%** de los fallecidos por accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas



Organización Mundial de la Salud

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status)



## Siniestralidad de menores de edad

# 1664

Siniestros de tránsito en 2016 con menores de edad



Los menores de edad representaron el 14% de los lesionados de la ciudad



**28**  
Perdieron la vida



**1517**  
Resultaron lesionados



**86**  
Fueron hospitalizados



La mayoría murieron cerca a colegios públicos

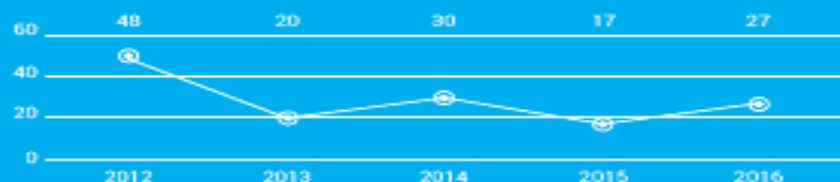


7 de cada 10 iban caminando o en bicicleta

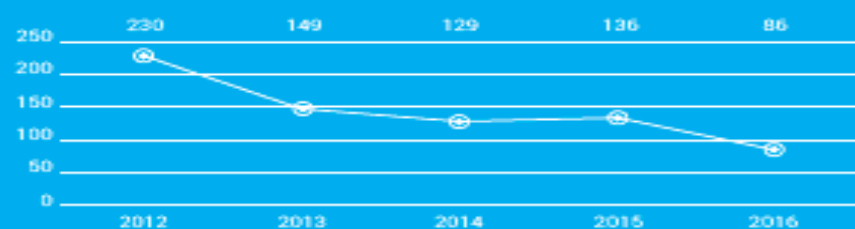
### Siniestros de tránsito con menores de edad

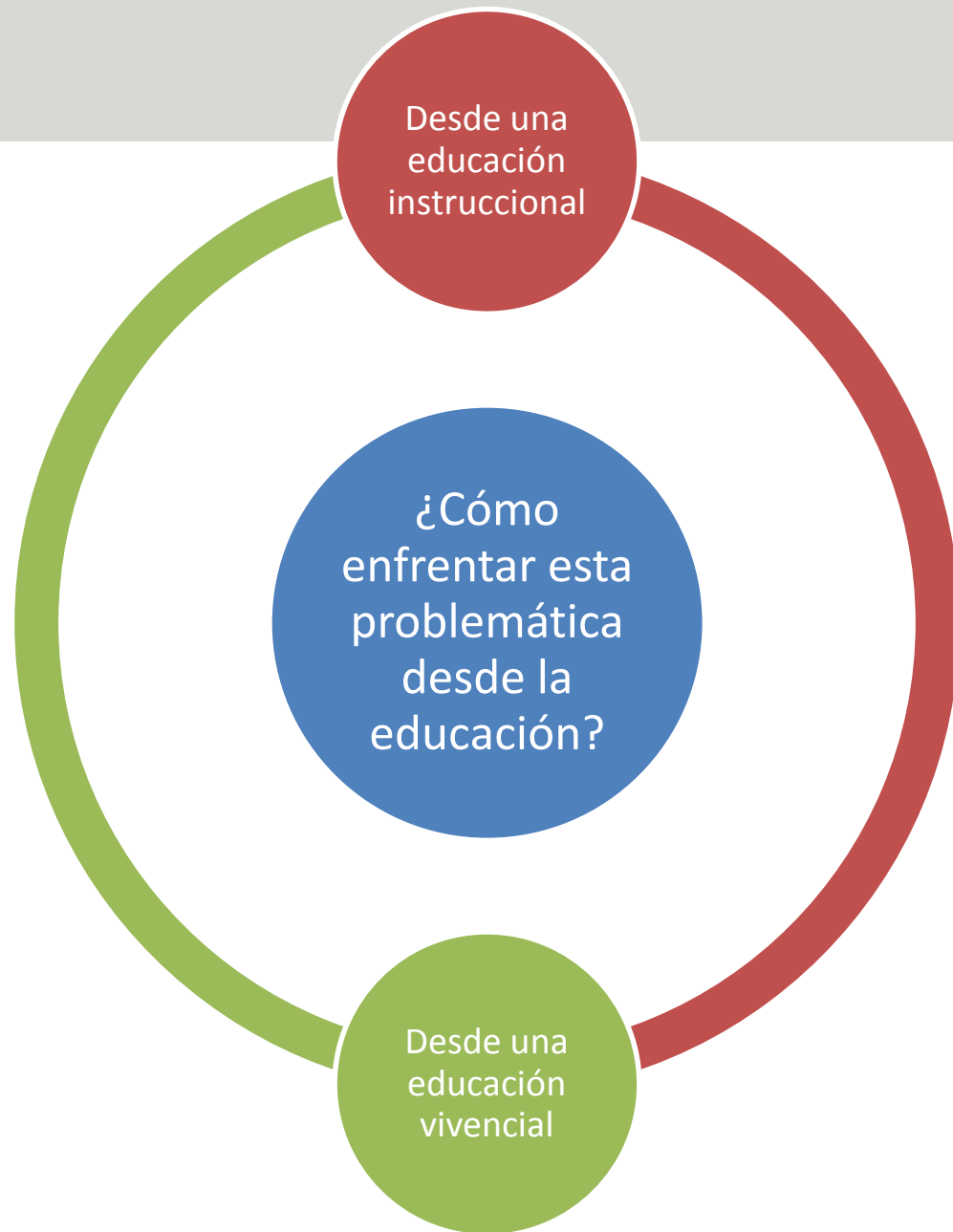


### Menores de edad fallecidos



### Menores de edad hospitalizados





1

- La educación vial es un tema curricular de una asignatura

2

- Se hace énfasis en los aspectos normativos

3

- Se hace énfasis en los aspectos cognitivos sobre los aspectos vivenciales

4

- No existe un proceso de interiorización del papel de los actores viales

5

- Se prioriza el castigo sobre la prevención

6

- No hay una lectura del espacio geográfico y social

7

- No se establece una relación entre paz-ciudadanía-convivencia en la vía

**MODELO INSTRUCCIONAL: UN MODELO INSUFICIENTE**

1

- El servicio de transporte es visto como una externalidad tercerizada

2

- Poca o nula influencia de los padres de familia en la prestación del servicio (salvo que haya un involucramiento directo en el contrato por parte de las asociaciones)

3

- Poca o nula responsabilidad del colegio

4

- Ausencia de coordinación entre los actores

5

- Anarquía en la asignación de contratos y en el mercado de cada una de las instituciones

**MODELO INSTRUCCIONAL: UN MODELO INSUFICIENTE**

# Modelo Vivencial

The diagram features a central red circle with the text 'Modelo Vivencial'. Surrounding it are seven smaller circles of various colors (green, purple, blue, orange, and red) containing descriptive text. The circles overlap slightly with each other and the central circle.

Es transversal a todo el currículo

Se piensa en términos de paz

Se parte del concepto de actor vial

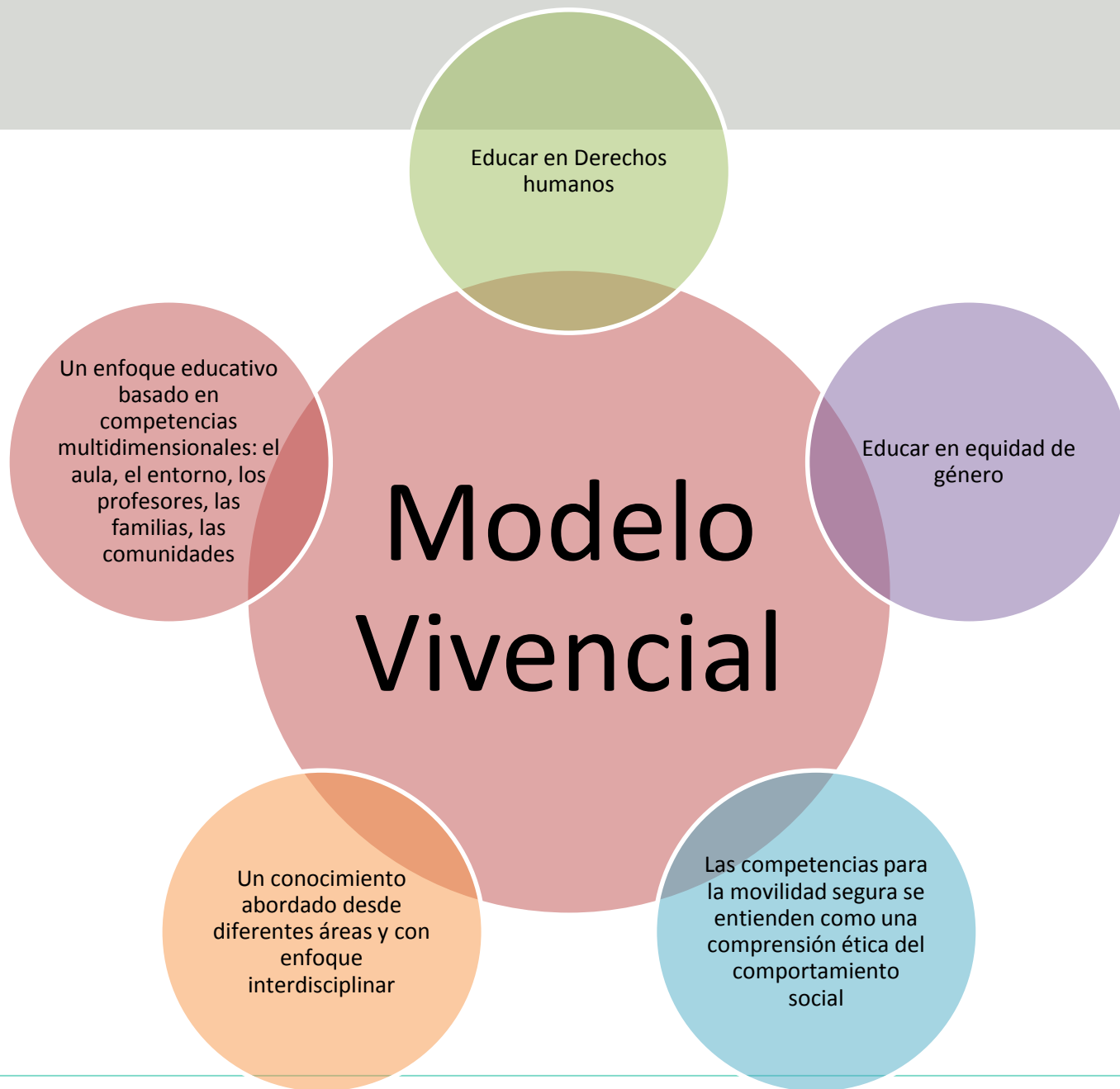
Es una educación sobre el espacio geográfico y social

Relación directa con el entorno

Las competencias se basan en la educación del riesgo

Se educa en función de la prevención





Educación en Derechos  
humanos

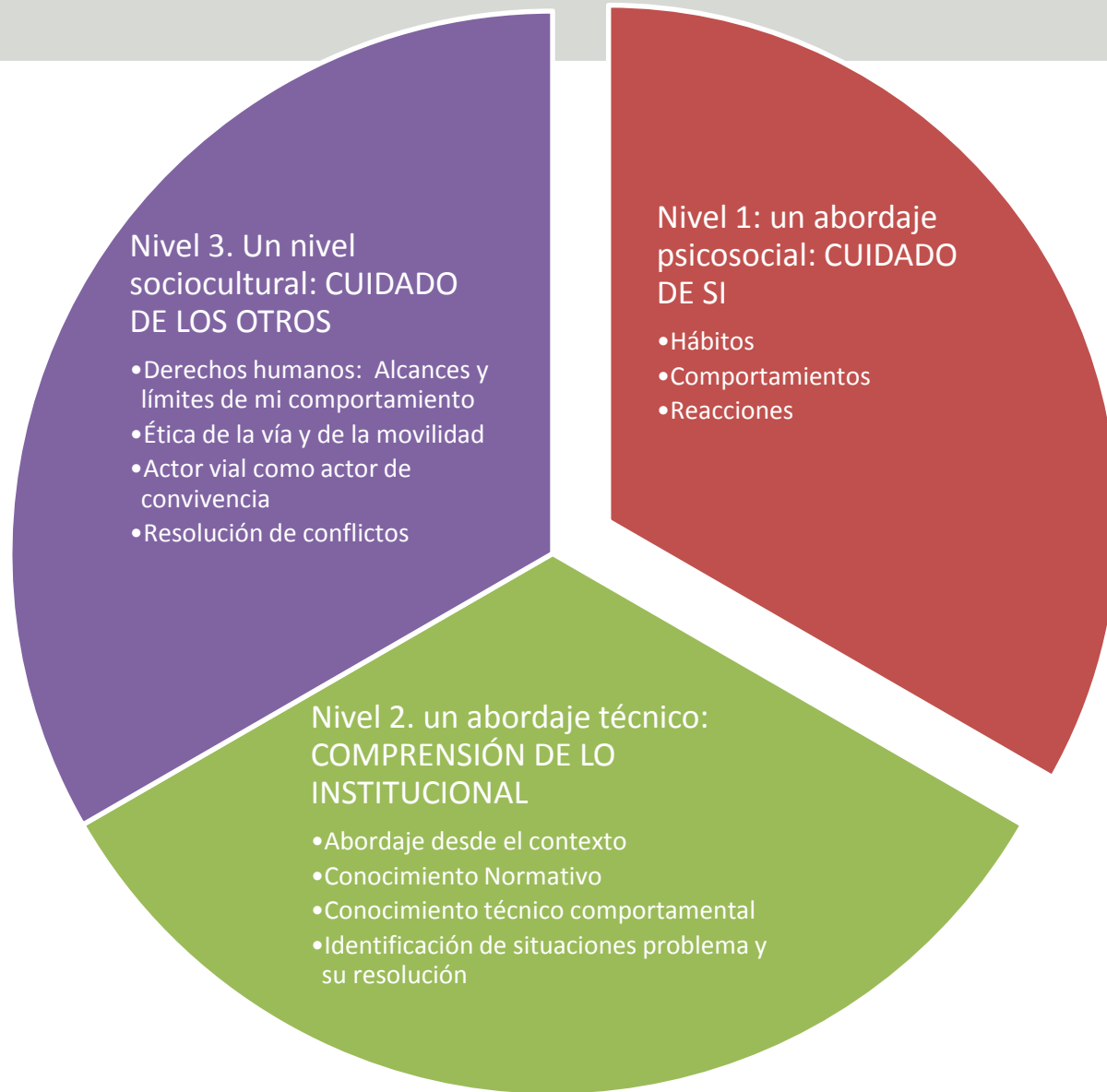
Un enfoque educativo  
basado en  
competencias  
multidimensionales: el  
aula, el entorno, los  
profesores, las  
familias, las  
comunidades

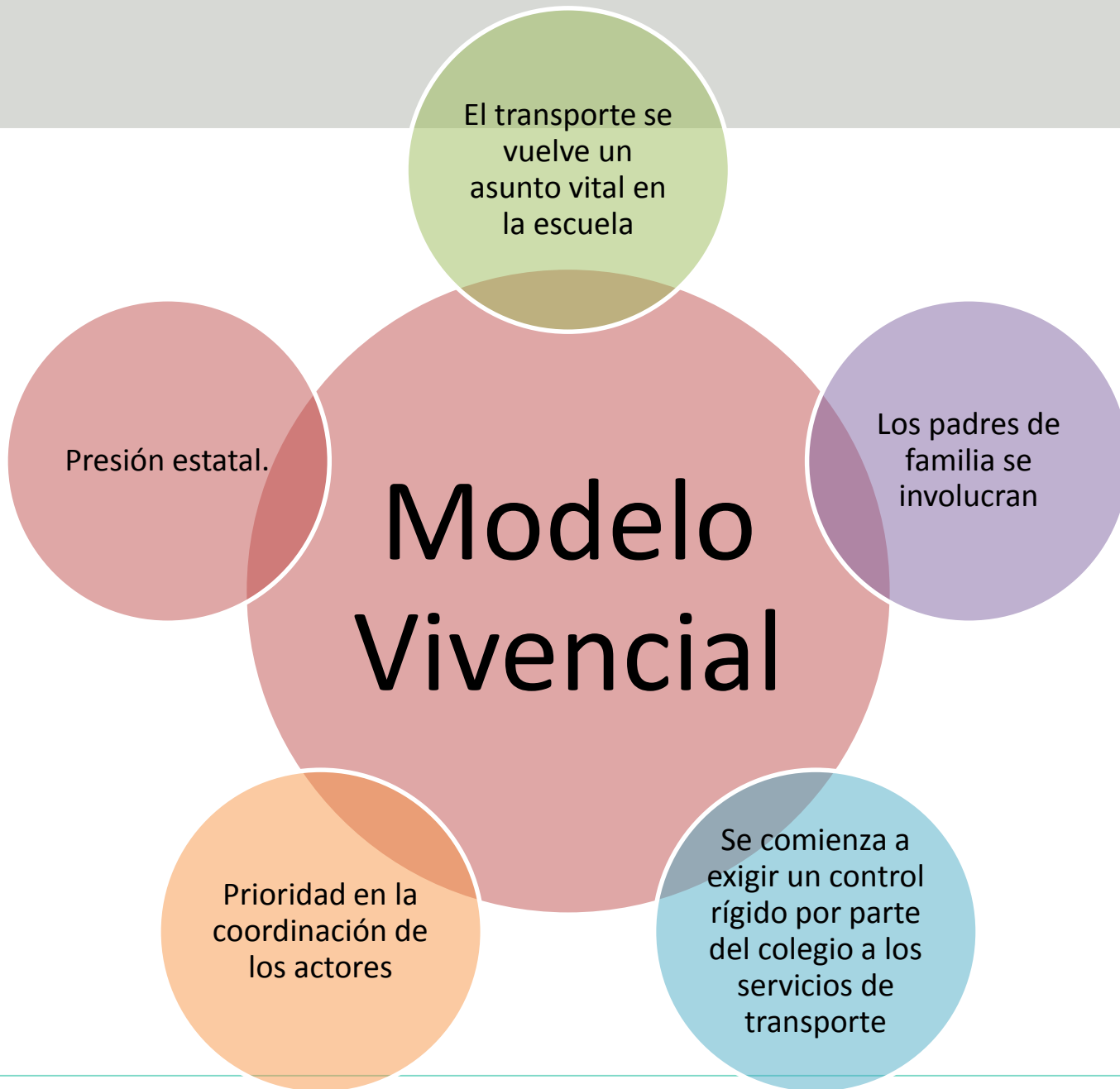
Educación en equidad de  
género

# Modelo Vivencial

Un conocimiento  
abordado desde  
diferentes áreas y con  
enfoque  
interdisciplinar

Las competencias para  
la movilidad segura se  
entienden como una  
comprensión ética del  
comportamiento  
social







**1** Introducción

**2** Pensar como el cliente: lo que está ocurriendo al interior de los colegios

**3** El marco normativo y la política pública sobre seguridad vial

**4** Algunos efectos

# LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL EMPIEZA POR LINEAMIENTOS INTERNACIONALES



El aumento de muertos y heridos llevó a la construcción de lineamientos de la Organización de las Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de la salud: ( UN Road Safety Collaboration)



**“Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020: documento base para generar los lineamientos de política pública en los estados para mejorar los estándares de seguridad a nivel global (Resolución 64/255 AG 2010)**



Organizaciones internacionales no gubernamentales que generan directrices y políticas para la regulación de la seguridad vial.

## CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

ART. 24 Artículo 24.  
Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

## CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

Art,. 56. Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.

## LEY 1503 DE 2011

"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones" Esta ley modifica elementos de la ley general de educación y establece los parámetros generales de enseñanza de la educación vial en el país

## Ley General de Educación

1. Transversalidad
- 2 Integralidad curricular.
3. Ética y formación democrática.
4. Educación para la paz y la convivencia

# EL MARCO REGULATORIO COLOMBIANO

## Ley 1811 de 2016

Por la cual se otorgan incentivos para el uso de la bicicleta.

## Decreto 2851 de 2013

Reglamentación de la ley 1503 de 2013

## Decreto 594 de 2015

“Por el cual se reglamentan los Planes de Movilidad Escolar – PME para colegios en Bogotá”

## Decreto 348 de 2015

Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte automotor especial y se adoptan otras disposiciones

# EL MARCO REGULATORIO COLOMBIANO

**Decreto 397 de 2010**

Plan distrital de  
seguridad vial

**Resolución 1565 de  
2014**

Guía  
metodológica  
para la  
elaboración del  
Plan Estratégico  
de seguridad vial

**Resolución 1231 de  
2016**

Adopción del  
documento guía  
para la evaluación  
de planes  
estratégicos en  
seguridad vial

**Decreto 164 de 2007**

Comités de  
Seguridad escolar,  
PPT de seguridad  
vial y planes de  
seguridad escolar





**1** Introducción

**2** Pensar como el cliente: lo que está ocurriendo al interior de los colegios

**3** El marco normativo y la política pública sobre seguridad vial

**4** Algunos efectos

# CAPACITACIÓN A DOSCIENTAS PERSONAS DE DIFERENTES COLEGIOS EN PLANES CURRICULARES Y SEGURIDAD VIAL

LOS COLEGIOS FUERON TOMADOS POR SORPRESA

NO ENTIENDEN SU FUNCIÓN FRENTE A LAS EMPRESAS

LAS EMPRESAS NO ENTIENDEN SU RELACIÓN CON LOS COLEGIOS

EL PAPEL DE LOS PADRES DIFICULTA EL PROCESO

NO SE TIENE CAPACIDAD INSTITUCIONAL NI EN EL TALENTO HUMANO

LA NORMATIVA ES CLARA, LA POLÍTICA NO

---

# CASO 1. JARDÍN INFANTIL TALLER DE ARTE ARCO IRIS

Jardín infantil ubicado en el norte de Bogotá

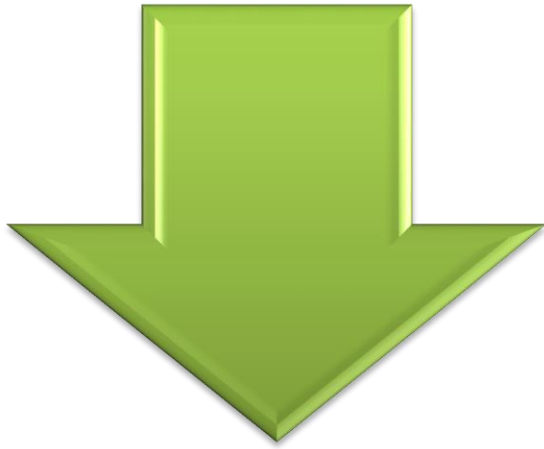
165 estudiantes. La mayor Parte llegan al colegio con sus padres

30 profesores y funcionarios

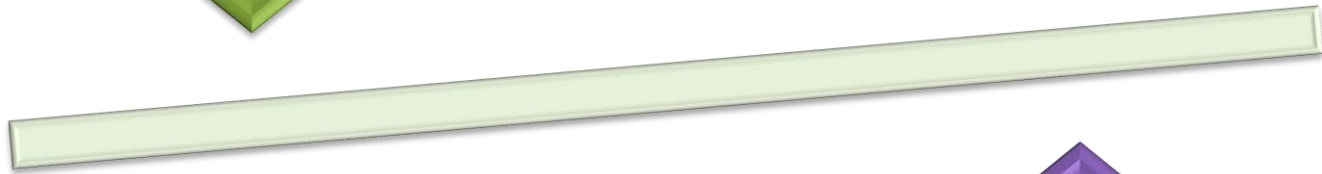
Tres a cuatro automóviles privados para llegar al trabajo

Única ruta de transporte escolar, contrato de prestación general con el colegio y contrato directo con los padres, la cual es compartida con otro jardín y moviliza 20 estudiantes.

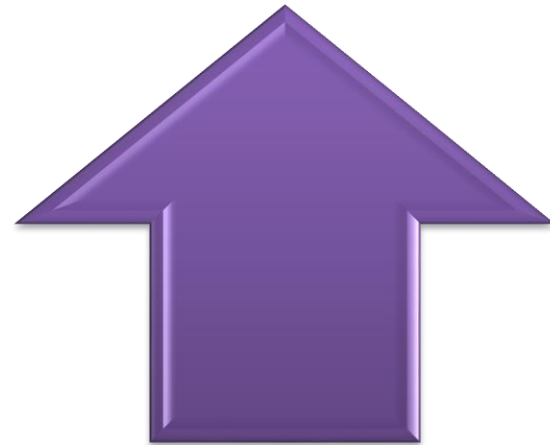
# CASO 1. JARDÍN INFANTIL TALLER DE ARTE ARCO IRIS



No debe construir Plan Estratégico de seguridad vial. La norma no lo contempla por su tamaño



Sin embargo debe hacer su Plan de movilidad Escolar (PME)



# CASO 1. JARDÍN INFANTIL TALLER DE ARTE ARCO IRIS



# CASO 2. FUNDACIÓN NUEVO MARYMOUNT

COLEGIO UBICADO AL NORTE DE BOGOTA

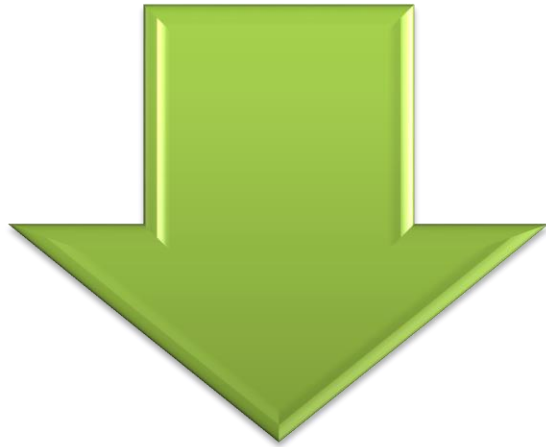
1000 estudiantes. USO DE RUTAS DE BUSES POR CONTRATO CON LOS PADRES

200 profesores y funcionarios

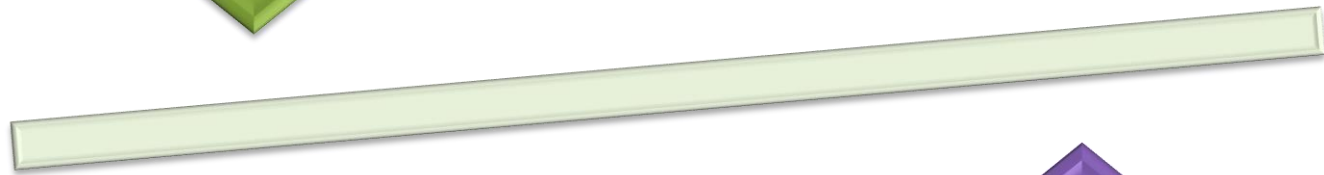
CANTIDAD VARIABLE DE USOS DE TRANSPORTE POR PARTE DE FUNCIONARIOS

INGRESO DIVERSO POR PARTE DE PADRES, PROVEEDORES, PROFESORES, FUNCIONARIOS Y ESTUDIANTES.

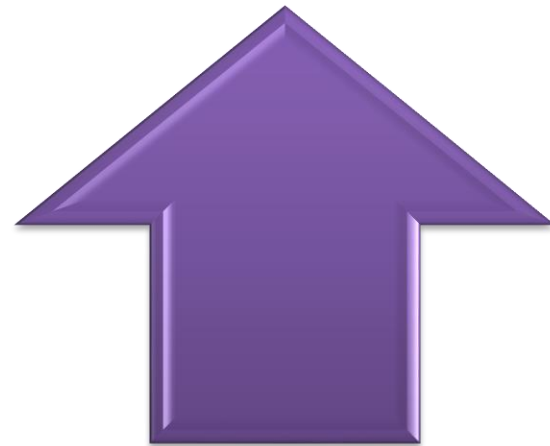
## CASO 2. FUNDACIÓN NUEVO MARYMOUNT



ESTRATEGIA INICIAL:  
DELEGAR EL PESV A  
LA ARL



ESTRATEGIA FALLIDA



# CASO 2. FUNDACIÓN NUEVO MARYMOUNT





# CASO 2. FUNDACIÓN NUEVO MARYMOUNT



CANAL	EXPLICACIÓN
Afiche	Incluye todos los actores y sus comportamientos. Se ponen en carteleras: cafetería,
Banner web	Dando clic lleva al afiche en una página interna
Redes sociales	Adecuar los copies de banner web para que diga Aprende en <a href="http://www.marymountbogota.edu.co">www.marymountbogota.edu.co</a>
Canal privado TV	Videos sobre señales de tránsito, seguridad en la vía.
	Visuales que le corresponden a cada actor (Motociclista, peatón, conductor, ciclista)
	Animación de uno de los actores con sus comportamientos. Se pone cada mes el comportamiento de un actor
Página Web	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se abre submenú en Institucional que se llama Seguridad Vial y se pone inicialmente el afiche.</li> <li>• Se abre un botón pelota con imagen de señal octagonal que lleva a página interna con el afiche.</li> </ul>
Circular	

# CONCLUSIONES

NO HAY ARTICULACIÓN CON LOS PADRES, PERO SE REQUIERE

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE VINCULADAS A INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SE ENFRENTAN TAMBIÉN A ESCENARIOS DESCONOCIDOS

LOS COLEGIOS Y JARDINES SE ENFRENTAN A UN ESCENARIO QUE DESCONOCEN Y LES GENERA SOBRECARGA

SE REQUIEREN SINERGIAS ENTRE TODOS LOS ACTORES VINCULADOS A LOS COLEGIOS

SE REQUIERE CLARIDAD EN LA POLÍTICA PÚBLICA



MUCHAS GRACIAS