

20251000020661

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20251000020661

Bogotá D.C., 08-03-2025

Doctor

DAVID DE JESÚS BETTIN GÓMEZ

Secretario Comisión Quinta Senado de la República

controlpoliticocomisionquinta@senado.gov.co

Cra 7 No. 8-68, Edificio Nuevo del Congreso

Bogotá

Asunto: Respuesta al cuestionario de la proposición No. 165 de 2025 – remitida por la Secretaría de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República (Radicado ANSV No. 20256600014122 del 26 de febrero de 2025)

Honorables integrantes de la Comisión del Senado,

Hemos recibido comunicación mediante la cual se notifica del cuestionario de la proposición No. 165 de 2025, en virtud de lo cual, dentro del marco de las competencias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se da respuesta en los siguientes términos:

- 1. ¿Existen estadísticas oficiales sobre el número de animales silvestres y domésticos afectados por siniestros viales? En caso afirmativo, por favor anexe un informe con datos desde el 2015 hasta el 2025, indicando la cantidad de animales afectados y fallecidos, especies involucradas, distribución por municipios y departamentos, discriminado por año.***

Respuesta:

La ANSV cuenta con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), una dirección encargada del manejo y la gestión de la información y del conocimiento relacionado con la seguridad vial en el país, a través de ella se recopila, procesa y analizan los datos relacionados con la siniestralidad vial en Colombia.

De acuerdo con el último reporte del ONSV, entre los años 2015 a mayo de 2024, el total general de víctimas fatales (humanas) derivadas de siniestro vial con animales es de 324, mientras que las víctimas lesionadas (humanas) derivadas de siniestro vial con animales es de 2.195. Aunque las estadísticas oficiales (con índices de corrección) relacionan directamente a la víctima humana y el animal como objeto de colisión, la ANSV se ha propuesto realizar un mejoramiento del dato con el objetivo de reconocer la pérdida o lesión tanto en vidas humanas como en vidas silvestres y domésticas.



2. En este contexto, ¿cuál es el presupuesto asignado, la fuente de financiación, la entidad a cargo, la periodicidad de actualización y el mecanismo de articulación, para generar estas estadísticas, Además, ¿desde qué fecha se encuentra en funcionamiento dicho sistema?

Respuesta:

Desde el año 2024 uno de los compromisos adquiridos en la Mesa de atropellamiento de fauna silvestre liderada por el Ministerio de Transporte, establece que se desarrollará una estrategia de articulación entre la ANSV, ANI e Invias donde, a través del ONSV, se realizará el análisis y monitoreo de los datos de siniestralidad con animales reportados en las aplicaciones de cada entidad, estos para posterior publicación en el portal web de la ANSV. Dentro de los proyectos de inversión se cuenta con contrataciones de profesionales que a su vez son designados para ejecutar dicha estrategia.

3. En caso de no contar con estadísticas oficiales sobre el número de animales silvestres y domésticos afectados por siniestros viales, ¿cuál es la razón ¿qué estrategias se planean implementar para mejorar el registro y seguimiento de los siniestros viales con animales?

Respuesta:

Si bien los análisis que desde el ONSV se han realizado de los datos registrados tienen relación con las víctimas fatales y lesionadas humanas derivadas de siniestro vial con animales, en la ANSV desde el año 2024 se han venido adelantando proyectos para crear alianzas con entidades del sector transporte como ANI e Invias que permitan realizar un análisis más detallado de datos registrados donde el objeto de colisión involucra animales, a través del cruce de datos que permitan crear mapeos de vulnerabilidad, y matrices de colisión con el objetivo de mejorar el dato y reconocer a los animales como víctimas fatales y lesionadas derivadas de un siniestro vial.

4. En este sentido, ¿cuál es el presupuesto y la fuente de financiación proyectados para generar la estadística de los animales afectados en siniestros viales?, ¿a partir de qué vigencia estaría en marcha ese registro? ¿cuál será la entidad del orden nacional encargada? ¿cómo se articulará con las entidades del orden departamental y/o municipal?



Respuesta:

Dentro de los proyectos de inversión, para el ONSV se realiza un proceso de contratación de un profesional encargado de llevar a cabo las alianzas y/o articulaciones entre entidades adscritas al Ministerio de Transporte (ANI e Invias). Dicha alianza permitirá realizar el análisis y monitoreo de los datos de siniestralidad con animales reportados en las aplicaciones de cada entidad, estos para posterior publicación en el portal web de la ANSV y consolidará además sus resultados de análisis e interpretación para el año 2025 a través de los repositorios del ONSV.

5. Una vez se tiene conocimiento de un atropellamiento o siniestro vial que involucre animales silvestres o domésticos, ¿cuál es el protocolo o la instrucción a seguir por parte de las entidades o el consorcio del proyecto vial para garantizar la atención veterinaria?

Respuesta:

Con el fin de consolidar un protocolo de atención a situaciones de atropellamiento de Fauna, la ANSV desde el año 2024 viene adelantando acercamientos con entidades locales y territoriales en municipios como Sincelejo, Sincé, Envigado, Pasto con el objetivo de explorar los mecanismos de reacción implementados en cada uno de dichos territorios, y tomarlos como guía para establecer posibles rutas de atención a nivel nacional, además de reconocer que entidades tendrían a su cargo de la recepción de animales lesionados.

6. ¿Cuáles son las estrategias de coordinación existentes entre las autoridades viales, Ministerio de Ambiente, las CAR y demás entidades relacionadas para abordar esta problemática? En caso de no existir, ¿a qué se debe? ¿qué acciones se están tomando para su desarrollo?

Respuesta:

La Agencia Nacional de Seguridad vial, desde el año 2021 hace parte de la Mesa Nacional de atropellamiento de Fauna liderada por el Ministerio de Transporte, en ella se traza una ruta de trabajo anual que incluye acciones articuladas entre entidades como ANI, Invias, Ministerio de ambiente y la Institución Universitaria ITM.

7. ¿Qué sanciones en materia ambiental se han impuesto por daños a la fauna en contra de personas jurídicas o naturales, derivados de proyectos de infraestructura vial? Por favor anexe un informe, discriminando el número de los actos administrativos definitivos,



identificación del titular sancionado y monto dinerario o temporal de la sanción, entre los años 2015 y 2025.

Respuesta:

De acuerdo a la ley 1702 de 2013, la Agencia Nacional de Seguridad Vial al ser una entidad de orden nacional que forma parte de la rama ejecutiva no tiene competencia en la inspección vigilancia y control de sanciones de tipo ambiental derivadas de daños a la Fauna, sin embargo, al ser la máxima autoridad con misionalidad hacia la prevención, reducción y control de la siniestralidad vial en el país se propone rutas de trabajo específicas para atender las situaciones de atropellamiento de fauna a través de programas de prevención, lineamientos técnicos de infraestructura, análisis de datos y la articulación interinstitucional para llevar acciones de mitigación al territorio nacional.

8. ¿Qué medidas de reparación se han adoptado para restaurar las afectaciones ambientales causadas por la construcción de infraestructura vial?

Respuesta:

De acuerdo a la ley 1702 de 2013, la Agencia Nacional de Seguridad Vial al ser una entidad de orden nacional que forma parte de la rama ejecutiva no tienen competencia en la inspección vigilancia y control de sanciones de tipo ambiental derivadas de daños a la Fauna, sin embargo, al ser la máxima autoridad con misionalidad hacia la prevención, reducción y control de la siniestralidad vial en el país se propone rutas de trabajo específicas para atender las situaciones de atropellamiento de fauna a través de programas de prevención, lineamientos técnicos de infraestructura, análisis de datos y la articulación interinstitucional para llevar acciones de mitigación al territorio nacional.

9. ¿Cuáles son los mecanismos o medios disponibles para que los ciudadanos reporten atropellamientos de fauna silvestre o doméstica en las vías nacionales y territoriales, ¿qué protocolos o procedimientos se aplican para atender estos casos?

Respuesta:

Pese a que aún no se cuentan con mecanismos propios de la entidad disponibles para el reporte de atropellamiento de Fauna, la ANSV a través del programa de prevención de atropellamiento de fauna, se encuentra en proceso de generar un acuerdo entre la Institución Universitaria ITM, donde una de sus acciones será crear en el año 2025 alianzas con el programa de ecología de las carreteras de la Institución educativa ITM y el aplicativo RECOFSA para la difusión y promoción

de este en los procesos de sensibilización con entes territoriales y comunidad en general.

10. ¿Cómo se incorpora el componente de siniestralidad vial de fauna silvestre y doméstica en los proyectos viales?

Respuesta:

El Plan Nacional de Seguridad Vial -PNSV- 2022-2031 (Decreto nacional 1430 de 2022), incluye dentro de sus áreas de acción a la INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA, la cual contempla el numeral 1.1.6 "Definir lineamientos técnicos para la implementación de medidas de mitigación de atropellamiento de fauna". Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se han venido desarrollando proyectos de infraestructura que buscan disminuir la velocidad y mitigar la siniestralidad en las vías nacionales. Como bien es sabido, la disminución de velocidades permite un mayor tiempo de reacción y maniobra en caso de cruce intempestivo de animales.

Desde los proyectos de inversión en el marco de la estrategia de intervención a municipios, desde el año 2023 se vienen adelantando desde el área de Comportamiento y su estrategia pedagógica territorial, ACCIONES PEDAGÓGICAS para la prevención y mitigación de atropellamiento de fauna silvestre y doméstica en las vías del territorio nacional, a través de puntos pedagógicos instalados en carreteras que permiten el acercamiento con conductores y conductoras a través de ejercicios de sensibilización sobre la situación actual del atropellamiento de fauna, las consecuencias severas para los ecosistemas como es el caso de la pérdida de conectividad ecológica y sobre todo la responsabilidad que como seres humanos tenemos de cuidar y preservar la biodiversidad. Se han realizado puntos pedagógicos en ciudades y municipios como Medellín, Pasto y Sincelejo, con proyección a otros territorios priorizados dentro de dicha estrategia de intervención, y por solicitud directa de otros territorios. Así mismo se vienen adelantando capacitaciones y talleres pedagógicos en seguridad vial con el fin de crear espacios de sensibilización en cuanto a la competencia del sector transporte y en general de la ciudadanía para la conservación y protección de fauna silvestre y doméstica en las vías del territorio nacional, reconociendo a los animales como seres sintientes y vulnerables dentro del ámbito de la movilidad. Este es uno de los compromisos pactados dentro de la mesa de atropellamiento de Fauna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial integrada por todas las direcciones de la entidad, la cual responde a las acciones programadas en el plan de trabajo anual de la Mesa Nacional de atropellamiento de Fauna silvestre liderada por el Ministerio de Transporte donde se encuentran entidades del sector transporte como ANI, Invias, ANSV, y otras del sector ambiente como Ministerio de Ambiente y participación de la Institución Universitaria ITM..

En articulación con la Institución Universitaria ITM y su programa de ecología de las carreteras e infraestructura verde vial (PECIV), se ha realizado en 2020 un taller virtual dirigido a entes territoriales y comunidad educativa para tratar temas de atropellamiento de Fauna esto con el objetivo de poner en diálogo la



situación y buscar acciones de prevención de atropellamiento de Fauna en las vías del territorio Nacional. (<https://www.facebook.com/recosfa/videos/primer-taller-nacional-virtual-vías-y-biodiversidad-en-colombia-cómo-vamos-en-la/378716053187084/>). También en el año 2024 se llevó a cabo el conversatorio presencial y virtual “prevención de atropellamiento de fauna silvestre en las vías” (<https://www.youtube.com/watch?v=1J2vCrjICqs>).

En 2024 se crea el programa de prevención de atropellamiento de Fauna el cual proyecta un plan de trabajo para 2025 con acciones pedagógicas internalizadas concretas para el cuidado, protección y preservación de la Fauna silvestre, así como proyectos piloto para abordar el atropellamiento de fauna doméstica y las medidas de prevención y mitigación, el cual cuenta con 5 puntos importantes:

1. Construcción de marcos teóricos para abordar el atropellamiento de fauna desde la seguridad vial
2. Llevar a cabo un acuerdo de entendimiento entre ANSV e ITM para iniciar investigaciones sobre las percepciones de conductores y conductoras frente a las situaciones de atropellamiento de fauna.
3. Acciones pedagógicas en territorio como Puntos pedagógicos de sensibilización y talleres pedagógicos de prevención de atropellamiento de fauna (Estas acciones ya se llevan a cabo desde el año 2024 impactando territorios como Medellín, Pasto y Sincelejo)
4. Campañas de sensibilización para la prevención de atropellamiento de Fauna silvestre y doméstica
5. Diseño de material pedagógico para niños niñas y adolescentes con respecto a la prevención de atropellamiento de fauna para trabajar al interior de las Instituciones educativas, en el marco de la implementación de la estrategia integral de “educación para la vida” la cual impacta a 52 municipios desde el año 2024 hasta el año 2025.

11. ¿Cuál es el proceso de concertación o articulación interinstitucional para identificar los puntos críticos de atropellamiento de fauna silvestre y doméstica? En caso de generarse un concepto técnico al respecto ¿este se incorpora o es vinculante durante la ejecución del proyecto vial?

Respuesta:

Para el año 2025 a través de alianzas entre la ANSV y la Institución Universitaria ITM y su programa de ecología de las carreteras e infraestructura verde vial (PECIV), se proyectan realizar trabajos investigativos donde la conectividad ecológica, modelos predictivos de atropellamiento de Fauna y datos de siniestralidad, que unidos a modelos de comportamiento humano pretender servir de guía teórica para futuras acciones de prevención y mitigación del

atropellamiento de fauna, entre ellas la identificación de puntos con mayor índice de atropellamiento de fauna silvestre y doméstica.

- 12. *Dicho lo anterior, ¿se genera un proceso contractual para la atención de los animales afectados? ¿cómo funciona? En ese sentido, por favor anexe un informe que discrimine los proyectos de inversión y procesos contractuales generados en los últimos 3 años, señalando la forma de incorporación de fauna.***

Respuesta:

La atención a las temáticas relacionadas con el atropellamiento de Fauna se encuentran vinculadas dentro de los proyectos de inversión de cada una de las direcciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con contratación de profesionales encargados de crear lineamientos técnicos para la implementación de medidas y estrategias desde la infraestructura, la pedagogía, la articulación interinstitucional y el análisis de la información en pro de la mitigación del atropellamiento de Fauna en las vías del territorio Nacional.

- 13. *¿Cómo se integra la gestión de la conectividad ecológica y funcionalidad de los pasos de fauna en los procesos de diseño, construcción, operación y mantenimiento de vías?***

Respuesta:

Para el año 2025 a través de alianzas entre la ANSV y la Institución Universitaria ITM y su programa de ecología de las carreteras e infraestructura verde vial (PECIV), se proyectan realizar trabajos investigativos donde la conectividad ecológica, modelos predictivos de atropellamiento de Fauna y recolección de datos de siniestralidad vial con animales como víctimas fatales o lesionadas, que unidos a modelos de comportamiento humano pretender servir de guía teórica para futuras acciones de prevención y mitigación del atropellamiento de Fauna.

- 14. *¿Cuál es el proceso de articulación interinstitucional para establecer medidas de conservación de la biodiversidad, protección de ecosistemas y manejo de fauna silvestre y doméstica antes de la construcción de una vía en el país? ¿cómo se socializa este proceso con las entidades del orden departamental y municipal del territorio impactado?***

Respuesta:

Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial y su área de Gobernanza, se han diseñado herramientas metodológicas para la elaboración de los Planes Locales



de Seguridad Vial (PLSV), a través de documentos guía que orientan su elaboración, a su vez se cuenta con anexos los cuales permiten ahondar en temas específicos a tener en cuenta dentro del diseño de los PLSV, uno de ellos es el "Anexo 22" una ruta especializada con "elementos para tener en cuenta sobre el atropellamiento de Fauna Silvestre en la Formulación de Planes Locales de Seguridad Vial". Este documento se encuentra disponible en la Página web de la ANSV, micrositio de Gobernanza <https://www.ansv.gov.co/gobernanza/planeacion-y-participacion-para-la-politica-publica>

15. ¿Cuáles son los criterios técnicos utilizados para decidir la ubicación de los pasos de fauna, ecoductos o puentes verdes y cómo se evalúa su efectividad en términos de reducción de atropellamientos de animales?

Respuesta:

Desde las competencias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se cuenta con una metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial, teniendo en cuenta que desde Ministerio de Transporte en calidad de autoridad suprema de tránsito, se define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de la política nacional en materia de tránsito para reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura, a su vez, se ha establecido que la aplicación y el cumplimiento de la reglamentación establecida por el Ministerio de Transporte, será responsabilidad de cada una de las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción, por tanto cada organismo de tránsito responderá por la instalación y mantenimiento de todas y cada una de las señales de tránsito que serán determinadas mediante estudios que contengan las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

En ese sentido La Agencia Nacional de Seguridad Vial elaboró la metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial (Resolución 20213040035705 del 17 de agosto de 2021), que tiene como objetivo evaluar los niveles de seguridad vial de la infraestructura vial del país y adoptar las acciones a que haya lugar. La realización de auditorías permite aumentar las condiciones de seguridad en las vías, por medio de las acciones derivadas de sus resultados, tanto en la fase de diseño, como de construcción y operación, convirtiéndose en un insumo esencial para este tipo de actividad.

La metodología en mención incluye como una de sus características esenciales la inclusión, en donde se indica "Las ASV e ISV consideran todos los posibles usuarios del proyecto, incluyendo las personas con y/o en situaciones de discapacidad. Además, considerará a todos los animales que por allí circulan." Además de esto, se dan pautas para que en el desarrollo de inspecciones de seguridad vial se considere de parte del auditor a los animales en vía (silvestres y domésticos) y se incluye como un aspecto a revisar en las listas de chequeo que debe realizar el equipo auditor en la preparación de esta actividad.



16. ¿Las recomendaciones y los resultados sobre el manejo de fauna silvestre y doméstica descritos en los estudios de impacto ambiental para la construcción de vías son Vinculantes, En caso afirmativo, ¿cómo se integran esos resultados en los proyectos para la prevención, mitigación, corrección y compensación de los impactos ambientales?

Respuesta:

Desde la ANSV, se ha realizado la evaluación que evidencia los resultados deseados y los impactos probables que se generarían con la adopción o modificación de reglamentos técnicos mediante el desarrollo de análisis de impacto normativo (AIN) con respecto a sistemas y componentes vehiculares. Al respecto, es preciso indicar que este tipo de normatividad tiene un impacto directo en la adecuada operación del vehículo, permitiendo mayor maniobrabilidad y eficacia para en caso de encuentro con animales en vía por los ensayos a los que son sometidos los diferentes componentes y por los sistemas de seguridad con que vendrían equipados los vehículos.

17. ¿Cuántos pasos de fauna, ecoductos o puentes verdes han sido construidos en la infraestructura vial de Colombia? De estos, ¿cuántos se encuentran en funcionamiento y cuántos requieren mantenimiento? Por favor, anexe informe indicando las especies de animales beneficiadas, departamento, concesión vial, año de funcionamiento, copia de los estudios de impacto ambiental relacionados, descripción de las medidas y número del acto administrativo aprobatorio de la licencia ambiental.

Respuesta:

En el marco de los programas y proyectos de implementación - Pequeñas Grandes Obras, Sistema Seguro y Obras por la Vida, a la fecha se han intervenido 280 puntos en 101 municipios de 27 departamentos como parte del programa de PGO 1, 65 puntos en 19 municipios de 13 departamentos, como parte del programa PGO 2 y 134 puntos, en 69 municipios de 16 departamentos, con el programa PGO 3. También, como parte del programa de Sistema seguro se intervinieron 32 tramos en 3 departamentos en la zona 1, 33 tramos en 3 departamentos en la zona 2 y 38 tramos en 3 departamentos en la zona 3.

En la vigencia 2025 se llevará a cabo el programa "Obras por la Vida" el cual sigue con la misma orientación de generar intervenciones en pro de disminuir la velocidad de operación en vías con riesgo de siniestralidad.

18. En este sentido, ¿cuál fue el presupuesto y la fuente de financiación para la construcción, puesta en marcha y



mantenimiento de estas infraestructuras? Por favor, anexe los procesos contractuales correspondientes por vigencia y departamento.

Respuesta:

En el marco de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, desde los proyectos de inversión de cada una de sus direcciones, se ha incorporado el atropellamiento de Fauna como un factor de riesgo que vincula la pérdida de vidas humanas y/o lesiones derivadas de siniestro vial con animales , ahora bien desde la consideración de los animales como seres sintientes y vulnerables en el ámbito de la movilidad especialmente en las carreteras del territorio nacional y la responsabilidad de conservación de la fauna, se han realizado análisis y estudios técnicos que aún se encuentran en proceso de consolidación para inclusión de este frente de trabajo en los planes de acción 2025 de la mesa de atropellamiento de fauna de la ANSV.

19. Cuántos pasos de fauna, ecoductos o puentes verdes están en proceso de aprobación para su construcción Por favor, anexe un informe o documento que detalle las medidas de conectividad y su descripción.

Respuesta:

En el marco de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, desde los proyectos de inversión de cada una de sus direcciones, se ha incorporado el atropellamiento de Fauna como un factor de riesgo que vincula la pérdida de vidas humanas y/o lesiones derivadas de siniestro vial con animales , ahora bien desde la consideración de los animales como seres sintientes y vulnerables en el ámbito de la movilidad especialmente en las carreteras del territorio nacional y la responsabilidad de conservación de la fauna, se han realizado se han realizado análisis y estudios técnicos para inclusión de este frente de trabajo en los planes de acción 2025 de la mesa de atropellamiento de fauna de la ANSV.

20. En este contexto, ¿cuál es el presupuesto y la fuente de financiación destinados a la construcción, puesta en marcha y mantenimiento de estas infraestructuras?

Respuesta:

En el marco de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, desde los proyectos de inversión de cada una de sus direcciones, se ha incorporado el atropellamiento de Fauna como un factor de riesgo que vincula la pérdida de vidas humanas y/o lesiones derivadas de siniestro vial con animales , ahora bien desde la consideración de los animales como seres sintientes y vulnerables en el ámbito de la movilidad especialmente en las carreteras del territorio nacional



y la responsabilidad de conservación de la fauna, se han realizado análisis y estudios técnicos para inclusión de este frente de trabajo en los planes de acción 2025.

21. *Para el manejo de siniestralidad vial con fauna doméstica ¿qué tipo de infraestructura o señalética se implementará? Además, ¿cómo se articula este manejo con las entidades de orden distrital, municipal y departamental?*

Respuesta:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial en cabeza del Ministerio del Transporte realizó el proceso de actualización del Manual de Señalización Vial 2024 (Resolución MinTransporte 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024), en conjunto con Ministerio de Transporte y entidades adscritas en el cual se incorporó una nueva señalización vial vertical, que permita un mayor número de pictogramas con animales (silvestres y domésticos), buscando reflejar los animales del contexto colombiano. Lo anterior, con el fin de mejorar la información sobre la presencia de animales en vía, de igual manera, se definieron nuevas señales para indicar el cruce de animales en la vía.

Por su parte, en las señales preventivas, en este mismo documento complementario, se menciona la posibilidad de variar el pictograma mostrado en función de la especie identificada y de la cual se tenga el registro de atropellamientos; esta señal, pueden ser complementadas con luces tipo Led o sistemas de iluminación similar, en su perímetro, sobre la orla, con lo que se garantice incrementar su visibilidad, las cuales deberán accionarse durante los períodos críticos de presencia de los animales o en las noches, según el estudio de diagnóstico del atropellamiento de fauna.

22. *¿Cómo se cuantifican y caracterizan los efectos de las infraestructuras de transporte terrestre sobre los ecosistemas? ¿qué medidas se han adoptado para evitar o mitigar los impactos en los ecosistemas y la fauna presente?*

Respuesta:

Dentro de los Reglamentos técnicos y análisis de impacto normativo, se ha realizado la evaluación que evidencia los resultados deseados y los impactos probables que se generarían con la adopción o modificación de reglamentos técnicos mediante el desarrollo de análisis de impacto normativo (AIN) con respecto a sistemas y componentes vehiculares. Al respecto, es preciso indicar que este tipo de normatividad tiene un impacto directo en la adecuada operación del vehículo, permitiendo mayor maniobrabilidad y eficacia para en caso de encuentro con animales en vía por los ensayos a los que son sometidos los diferentes componentes y por los sistemas de seguridad con que vendrían equipados los vehículos.



23. ¿Dónde están ubicadas las señalizaciones viales que indican el paso de fauna doméstica o silvestre? Por favor, adjuntar un informe detallado con la ubicación exacta y la clasificación tipológica de dichas señalizaciones.

Respuesta:

Pese a que no se cuenta aún con la información en detalle desde la entidad, en el marco de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, desde los proyectos de inversión de cada una de sus Direcciones, se ha incorporado el atropellamiento de Fauna como un factor de riesgo que vincula la pérdida de vidas humanas y/o lesiones derivadas de siniestro vial con animales, ahora bien desde la consideración de los animales como seres sintientes y vulnerables en el ámbito de la movilidad especialmente en las carreteras del territorio nacional y la responsabilidad de conservación de la fauna, se ha proyectado realizar análisis y estudios técnicos que permitan la inclusión de este frente de trabajo en los planes de acción para el año 2025.

24. ¿Qué vías del país han sido identificadas para la futura instalación de señalización vial relacionada con el paso de fauna? Por favor anexe un informe indicando las zonas priorizadas y las especies asociadas.

Respuesta:

Teniendo en cuenta que la velocidad es el principal factor de riesgo para la seguridad vial y, por ende, para la integridad de los seres humanos y animales que transitan por las vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial promueve la conducción a velocidades adecuadas en las vías con el fin de reducir la siniestralidad vial en el país; es así como en la formulación de lineamientos técnicos se desarrolló el Programa Nacional de Gestión de Velocidad (Resolución 20233040025895 del 22 de junio de 2023) y la Metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas (Resolución 20233040025995 del 22 de junio de 2023).

En línea con lo anterior, la Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas (<https://www.cerlatam.com/wp-content/uploads/2023/05/Metodologia-para-establecer-la-velocidad-limite-en-vias-colombianasv5-2-PARTE-1.pdf>), incluyó en su procedimiento un apartado dedicado a la identificación de sitios especiales para la regulación de la velocidad límite. Dentro de estos sitios especiales, se destaca la inclusión de pasos de fauna (tomando como referente la información de la guía "Atropellamiento de fauna silvestre en Colombia - Guía para entender y diagnosticar este impacto" del Gobierno Nacional de Colombia – Institución Universitaria ITM, 2021), con el propósito de señalarlos adecuadamente y proteger a las especies que transitan por estas áreas, desde el establecimiento de la velocidad permitida.



Dentro de la información de la Metodología se encuentran datos como:

“Es necesario asignar una velocidad específica a zonas puntuales que por sus dinámicas pueden suponer conflictos o concentran altos niveles de actores viales vulnerables:

- Zonas escolares: 30 km/h
- Zonas recreacionales (Balnearios, restaurantes, estaderos, sitios de atracción turística): 30 km/h
- Paso de fauna: 30 km/h
- Tramo carretable: 30 km/h
- Tramos y/o puentes más angostos que el resto de la vía: 40 km/h”

25. En este sentido, ¿cuál ha sido el valor de la inversión destinada a la implementación de las señalizaciones viales actuales? ¿Cuál es la fuente de financiación de estos recursos?

Respuesta:

Pese a que no se cuenta aún con la información en detalle desde la entidad, en el marco de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, desde los proyectos de inversión de cada una de sus Direcciones, se ha incorporado el atropellamiento de Fauna como un factor de riesgo que vincula la pérdida de vidas humanas y/o lesiones derivadas de siniestro vial con animales, ahora bien desde la consideración de los animales como seres sintientes y vulnerables en el ámbito de la movilidad especialmente en las carreteras del territorio nacional y la responsabilidad de conservación de la fauna, se han proyectado realizar análisis y estudios técnicos para inclusión de este frente de trabajo en los planes de acción del año 2025.

26. ¿Qué investigaciones académicas han adelantado en materia de atropellamiento de fauna silvestre y doméstica, así como sobre la ecología de carreteras? En caso de existir, ¿cómo han utilizado sus resultados para la formulación de reglamentaciones, políticas públicas, programas, proyectos de inversión y demás acciones por parte del Estado? Por favor, aporte la información en una tabla que incluya: título de la investigación, productos generados, objeto de la investigación y enlace de acceso.

Respuesta:

Para el año 2025 a través de alianzas entre la ANSV y la Institución Universitaria ITM y su programa de ecología de las carreteras e infraestructura verde vial (PECIV), se proyectan realizar trabajos investigativos donde la conectividad ecológica, modelos predictivos de atropellamiento de Fauna, y percepciones de conductores y conductoras ante situaciones de atropellamiento de fauna, que

unidos a modelos de comportamiento humano pretender servir de guía teórica para futuras acciones de prevención y mitigación del atropellamiento de Fauna.

27. ¿Se han financiado y/o desarrollado investigaciones científicas en materia de diagnóstico y estudio de la situación de atropellamiento de animales en fauna silvestre o doméstica?', ¿cuánto es el presupuesto invertido en las investigaciones?, ¿cuáles son las fuentes de estos recursos? Relacionar en una tabla las investigaciones y su link de acceso

Respuesta:

Para el año 2025 a través de alianzas entre la ANSV y la Institución Universitaria ITM y su programa de ecología de las carreteras e infraestructura verde vial (PECIV), se proyectan realizar trabajos investigativos donde la conectividad ecológica, modelos predictivos de atropellamiento de Fauna entre otros, que unidos a modelos de comportamiento humano pretender servir de guía teórica para futuras acciones de prevención y mitigación del atropellamiento de Fauna.

En los anteriores términos se da respuesta a la solicitud del asunto, no sin antes indicar que esta entidad está presta a atender cualquier inquietud adicional que se presente.

Atentamente.

MARIANTONIA TABARES PULGARIN
Directora Agencia Nacional de Seguridad Vial

Aprobó: Darío Rincón Jaramillo – Director de Comportamiento 

Proyectó: Andrés Felipe Román Bedoya – Contratista ANSV