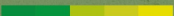


POLÍTICA PÚBLICA
MOVILIDAD SALUDABLE

CONTRALORÍA
GENERAL DE ANTIOQUIA
 *Transparente y eficiente*



CONTRALORÍA GENERAL DE ANTIOQUIA

 *Transparente y eficiente*

**“POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD
SALUDABLE, SEGURA Y SOSTENIBLE
EN EL DEPARTAMENTO DE
ANTIOQUIA”**

Ordenanza No. 09 del 15 de mayo de 2019

Vigencia: 2021

Evaluator: Jorge Iván Bolívar Guerra

Aspectos Preliminares

ANTECEDENTES

El Ministerio de Transporte de Colombia expide el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021” el cual, adoptando los 5 pilares direccionados por la ONU, establece correlativamente 5 Líneas de Acción encaminadas al logro del objetivo general de “Reducir el número de víctimas fatales en un 26% por incidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021” (Ministerio de Transporte, 2012, p.58).

**siglo
XX**

A mitad de siglo, se vivió una rápida urbanización del mundo; con procesos como la globalización, sumados al crecimiento demográfico, principalmente de los países en vía de desarrollo, ocasionaron el crecimiento y consolidación de las ciudades.

la Asamblea General de las Naciones Unidas, consagró en, el decenio 2011-2020 como “La Década de Acción para la Seguridad Vial” cuyo objetivo es estabilizar y reducir en un 50% las víctimas mortales en hechos de tránsito en todo el mundo

2011

2013

La Ley 1702 de 2013 creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual tiene las funciones de: “formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y la regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura”.

Mediante Resolución 2273 de 2014, el Ministerio de Transporte ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial hasta el año 2021. Establece que los planes locales de seguridad vial deben armonizarse con base en los fundamentos y políticas definidas en el Plan Nacional

2014

2015

La Asamblea General de las Naciones Unidas, incluyó en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la movilidad segura como uno de los objetivos a desarrollar.

- La Constitución Política de Colombia, en su Artículo 2, menciona los fines esenciales del Estado, entre los que está salvaguardar a las personas en su vida, honra y bienes, y en el Artículo 24, menciona que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.
- La OMS señala que cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los incidentes de tránsito y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos provocan discapacidades.
- La movilidad segura y saludable o sostenible es un concepto que surgió a raíz de la búsqueda de acciones que estén orientadas al uso correcto y racional de los medios de transporte, disminuir la contaminación ambiental, implementar medios de transporte económicos y hacer que sean menores las cifras de fallecidos y personas afectas por accidentes de tránsito.
- Cuando hablamos de sostenibilidad, estamos hablando de satisfacer las necesidades de los ciudadanos de manera que no afecten su entorno, el medio ambiente y el territorio que habitan, pero debemos aclarar que la movilidad sostenible no es solo andar en bicicleta, caminar y usar el transporte público, sino la relación, conexión y combinación que debe haber entre los diferentes medios o sistemas tecnológicos para la movilidad respetuosa con el entorno.

ASPECTOS PRELIMINARES

ASPECTOS	
Fundamento Legal	Artículo 267 de la Constitución Resoluciones 2021500000475 del 11 de febrero de 2021 y 202150001033 del 19 de mayo de 2021, las cuales adoptan respectivamente el proceso y la metodología de evaluación de Políticas Públicas.
Política Pública	“de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en el Departamento de Antioquia”.
Adopta	Ordenanza N° 09 del 15 de mayo de 2019.
Aspectos Evaluados	Cumplimiento normativo, las inversiones realizadas y las acciones desarrolladas. Criterios de eficacia, eficiencia y efectividad.
Vigencia	Se Evalúa la vigencia 2021, con datos acumulados de 2020.
Ente Evaluado	Gerencia de Seguridad Vial de Antioquia

NORMATIVA

Norma
Ley 769 de 2022
Ley 1702 de 2013
Ley 115 de 1994
Ley 361 de 1997
Ley 1083 de 2006
Ley 1287 de 2009
Decreto 1860 de 1994
Decreto 2851 de 2013
Ordenanza Ley No. 06 del 16/06/2020
Resolución 1282 del 30/03/2012
Resolución 2273 del 06/08/2014

NORMATIVA

Norma

Decreto Nacional 1008 de 2018

Ordenanza 17 de 2018 - Política Pública Departamental de Atención a la Ciudadanía

Ley 1952 de 2019

Ley 1955 de 2019

Decreto Ley 2106 de 2019

Directiva Presidencial 02 de 2019

Directiva Presidencial 07 de 2019

Manual de Gobierno Digital 2019

Decreto 620 de 2020

Ley 2052 de 2020 - Oficina de Relacionamento Estado Ciudadano

Resolución 002160 de 2020

Decreto 088 de 2022- Digitalización y automatización de trámites

Evaluación de la Ordenanza

ESTADO DE LA ORDENANZA

ELEMENTO	ORDENANZA	DESARROLLO EJECUTOR
Anexos técnicos y/o estudios específicos	SI	-
¿Define Conceptos Básicos.?	SI	-
¿Define el Mecanismo para la Rendición de Cuentas?	SI	-
¿Define el mecanismo para la Participación Ciudadana?	SI	-
¿Define un Órgano Consultivo y Asesor?	SI	-
¿ Define mecanismos y acciones de Transversalidad para la ejecución?	SI	-
¿ Define instrumentos específicos	SI	-
¿ Identifica el Problema Central	SI	-
Define un Instrumento de Monitoreo y Seguimiento	SI	-
¿Ámbito de Aplicación.?	SI	-
¿Objetivo General.?	SI	-
¿Específicos.?	SI	-
¿Ejes Estratégicos?	SI	-
¿Líneas de Acción	SI	-
¿Define Enfoques y Principios	SI	-
¿Determina una Fuente Directa de Financiamiento.?	SI	-

ESTADO DE LA ORDENANZA

Enfoques:	De Genero Diferencial Étnico Deportiva Educativa Generacional Poblacional o de Derecho De la Transversalidad del Enfoque de Género	De Movilidad Humana Enfoque de Actividad Física Interseccionalidad De Derechos Territorial De Desarrollo Humano Ambiental
Principios:	Buen Gobierno Excelencia , Transparencia Gestión Publica Efectiva Trato Digno y Humano Corresponsabilidad Inclusión Accesibilidad y Diseño Universal Oportunidad Efectiva Participación	
Programas:	Infraestructura Segura Atención a Victimas Viales En El Departamento De Antioquia Fortalecimiento Institucional Para La Movilidad.	

ESTADO DE LA ORDENANZA

¿Determina?	Becas Impuestos Cooperación Internacional Recursos Internacionales Otros (multas)
Objetivos del Desarrollo Sostenible de la ONU	ODS 3. Salud y Bienestar, 3.6 para el 2020, Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. ODS 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles, 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
Clasificación:	Promocionales
Nivel de preparación Ordenanza	Excelente

Evaluación de la Política Pública

EVALUACION – EFICACIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Meta 2021	Logro 2021	Eficacia 2021	Lectura 2021	Meta 2020-2023	Logro 2020-2023	Eficacia 2020-2023	Lectura Cuatrienio
		A	B	C	D	E	F	G F/E	H
01	Vías señalizadas e intervenidas	100	278	2,78	Más que eficaz	700	278	0,40	Ineficaz
02	Plan Departamental de Seguridad Vial, formulado	100%	100%	1,00	Eficaz	100%	100%	1,00	Eficaz
03	Plan Departamental de Seguridad Vial – Fase 1, implementado	10%	10%	1,00	Eficaz	100%	10%	0,10	Ineficaz
04	Gestión y liderazgo de comités y Consejos de Seguridad Vial	3,00	3,00	1,00	Eficaz	12	6	0,50	Ineficaz
05	Municipios y/o Distrito asesorados y asistidos en la actualización y formulación de planes locales de seguridad vial	66,00%	74,00%	1,12	Más que eficaz	74,00%	74,00%	1,00	Eficaz
06	Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos técnicamente para el fortalecimiento e implementación de los Comités Locales de Seguridad Vial	70,33%	69,20%	0,98	Ineficaz	80,20%	69,20%	0,86	Ineficaz

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, 2021. Cifras en la unidad de medida de cada indicador.

EVALUACION – EFICACIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Meta 2021	Logro 2021	Eficacia 2021	Lectura 2021	Meta 2020-2023	Logro 2020-2023	Eficacia 2020-2023	Lectura Cuatrienio
		A	B	C	D	E	F	G F/E	H
07	Percepción media y alta del riesgo vial, en la encuesta de Calidad de Vida 2022	0	0		No programada	80,00%			No programada
08	Instituciones educativas con planes escolares de movilidad desarrollados	40	8	0,20	Ineficaz	115	8	0,07	Ineficaz
09	Instituciones educativas priorizadas con intervención en señalización y caminos seguros	15	22	1,47	Más que eficaz	100	24	0,48	Ineficaz
10	Campaña dirigida a usuarios vulnerables y expuestos: peatones, ciclistas y moteros realizadas	1,0	1,0	1,00	Eficaz	1	1	1,00	Eficaz
11	Cátedra de Seguridad Vial diseñada e implementada	1,0	1,0	1,00	Eficaz	1	1	1,00	Eficaz
12	Municipios y/o Distrito con convenio de regulación y control	50,00%	53,85%	1,08	Más que eficaz	60,00%	53,85%	0,90	Ineficaz

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, 2021. Cifras en la unidad de medida de cada indicador.

EVALUACION – EFICACIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Meta 2021	Logro 2021	Eficacia 2021	Lectura 2021	Meta 2020-2023	Logro 2020-2023	Eficacia 2020-2023	Lectura Cuatrienio
		A	B	C	D	E	F	G F/E	H
13	Municipios y/o Distrito dotados con elementos para regulación y control	3	10	3,33	Más que eficaz	10	10	1,00	Eficaz
14	Actores viales capacitados en protocolos y buenas prácticas de prevención del riesgo biológico	1.500	1.289	0,86	Ineficaz	5.000	3.923	0,78	Ineficaz
15	Línea de Seguridad Vial implementada en el Sistema de Información de Gobierno de Antioquia (SIGOB)	0	0		No programada	1			No programada
16	Ruta de atención integral a víctimas de Incidentes Viales, diseñada y socializada	1	0	0,00	Ineficaz	1			No programada

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, 2021. Cifras en la unidad de medida de cada indicador.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2021	Costo Programado	Costo Real 2021	Eficiencia 2021	Lectura 2021
		A	(CP)	(CR)	B	
1	Vías señalizadas e intervenidas	2,78	58.860.213	38.790.567	4,22	Más que eficiente
2	Plan Departamental de Seguridad Vial, formulado	1,00	82.404.298	96.385.818	0,85	ineficiente
3	Plan Departamental de Seguridad Vial – Fase 1, implementado	1,00	82.404.298	96.385.818	0,85	ineficiente
4	Gestión y liderazgo de comités y Consejos de Seguridad Vial	1,00	82.404.298	96.385.818	0,85	ineficiente
5	Municipios y/o Distrito asesorados y asistidos en la actualización y formulación de planes locales de seguridad vial	1,12	82.404.298	96.385.818	0,96	ineficiente
6	Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos técnicamente para el fortalecimiento e implementación de los Comités Locales de Seguridad Vial	0,98	82.404.298	96.385.818	0,84	ineficiente

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.
Valores del índice en base 1.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2020-2023	Costo Programado	Costo Real	Eficiencia	Lectura Cuatrienio
		A	(CP)	(CR)	B	
1	Vías señalizadas e intervenidas	0,40	490.398.998	92.303.349	2,11	Más que eficiente
2	Plan Departamental de Seguridad Vial, formulado	0,33	686.498.597	149.898.600	4,58	Más que eficiente
3	Plan Departamental de Seguridad Vial – Fase 1, implementado	0,10	686.498.597	149.898.600	0,46	ineficiente
4	Gestión y liderazgo de comités y Consejos de Seguridad Vial	0,50	686.498.597	149.898.600	2,29	Más que eficiente
5	Municipios y/o Distrito asesorados y asistidos en la actualización y formulación de planes locales de seguridad vial	1,00	686.498.597	149.898.600	4,58	Más que eficiente
6	Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos técnicamente para el fortalecimiento e implementación de los Comités Locales de Seguridad Vial	0,86	686.498.597	149.898.600	3,95	Más que eficiente

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2021	Costo Programado	Costo Real 2021	Eficiencia 2021	Lectura 2021
		A	(CP)	(CR)	B	
7	Percepción media y alta del riesgo vial, en la encuesta de Calidad de Vida 2022		80.932.793	47.857.304		No programada
8	Instituciones educativas con planes escolares de movilidad desarrollados	0,20	80.932.793	47.857.304	0,34	ineficiente
9	Instituciones educativas priorizadas con intervención en señalización y caminos seguros	1,47	80.932.793	47.857.304	2,48	Más que eficiente
10	Campaña dirigida a usuarios vulnerables y expuestos: peatones, ciclistas y moteros realizadas	1,00	80.932.793	47.857.304	1,69	Más que eficiente
11	Cátedra de Seguridad Vial diseñada e implementada	1,00	80.932.793	47.857.304	1,69	Más que eficiente
12	Municipios y/o Distrito con convenio de regulación y control	1,08	80.932.793	47.857.304	1,82	Más que eficiente

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.
Valores del índice en base 1.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2020-2023	Costo Programado	Costo Real	Eficiencia	Lectura Cuatrienio
		A	(CP)	(CR)	B	
7	Percepción media y alta del riesgo vial, en la encuesta de Calidad de Vida 2022		674.298.623	101.370.086		No programada
8	Instituciones educativas con planes escolares de movilidad desarrollados	0,07	674.298.623	101.370.086	0,46	ineficiente
9	Instituciones educativas priorizadas con intervención en señalización y caminos seguros	0,24	674.298.623	101.370.086	3.19	Más que eficiente
10	Campaña dirigida a usuarios vulnerables y expuestos: peatones, ciclistas y moteros realizadas	0,50	674.298.623	101.370.086	6.65	Más que eficiente
11	Cátedra de Seguridad Vial diseñada e implementada	0,50	674.298.623	101.370.086	6.65	Más que eficiente
12	Municipios y/o Distrito con convenio de regulación y control	0,90	674.298.623	101.370.086	5,97	Más que eficiente

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2021	Costo Programado	Costo Real 2021	Eficiencia 2021	Lectura 2021
		A	(CP)	(CR)	B	
13	Municipios y/o Distrito dotados con elementos para regulación y control	3,33	80.932.793	47.857.304	5,64	Más que eficiente
14	Actores viales capacitados en protocolos y buenas prácticas de prevención del riesgo biológico	0,86	80.932.793	47.857.304	1,45	Más que eficiente
15	Línea de Seguridad Vial implementada en el Sistema de Información de Gobierno de Antioquia (SIGOB)		29.430.106	19.000.000		No programada
16	Ruta de atención integral a víctimas de Incidentes Viales, diseñada y socializada	0,00	29.430.106	19.000.000	0,00	ineficiente

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.
Valores del índice en base 1.

EVALUACION EFICIENCIA

N°	INDICADORES DE PRODUCTO	Eficacia 2020-2023	Costo Programado	Costo Real	Eficiencia	Lectura Cuatrienio
		A	(CP)	(CR)	B	
13	Municipios y/o Distrito dotados con elementos para regulación y control	1,00	674.298.623	101.370.086	6,65	Más que eficiente
14	Actores viales capacitados en protocolos y buenas prácticas de prevención del riesgo biológico	0,78	674.298.623	101.370.086	5,22	Más que eficiente
15	Línea de Seguridad Vial implementada en el Sistema de Información de Gobierno de Antioquia (SIGOB)		245.199.499	72.512.782		No programada
16	Ruta de atención integral a víctimas de Incidentes Viales, diseñada y socializada		245.199.499	72.512.782		No programada

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021.

EVALUACION EFECTIVIDAD

Indicador de resultado. (Objetivos Establecidos)	EFECTIVIDAD ACUMULADA				
	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Siniestros de tránsito	1,00	1,00			1,00
Mortalidad en accidentes de transporte	1,00	1,00			1,00
Lesiones personales no fatales en incidentes de tránsito	1,03	1,02			1,02
Porcentaje de personas tienen discapacidad por un incidente vial (vehículos y motocicletas)	1,00	1,00			1,00

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado, vigencia 2021, cifras en la unidad de medida del indicador.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

ANALISIS E INTERPRETACION REFLEXIONES CRITICAS.

- Las acciones realizadas por la Gerencia de Seguridad Vial están encaminadas a cumplir con lo ordenado por el Plan Nacional de Seguridad vial, pero no están logrando concretar resultados, debido a la multiplicidad de factores que convergen en lograr resultados, los conductores, los medios de transporte, el sistema educativo, los diseños viales y de programas de capacitación tanto para usuarios internos como externos son solo una pequeña muestra de los inconvenientes que presenta la implementación de esta política pública, además de que la Gerencia debe coordinar los 91 municipios que no poseen secretaria de Transito, generando menor capacidad de respuesta a los problemas que debe solucionar.
- Solo se tiene registro de 61 municipios que han adoptado el Plan de Local de Seguridad Vial, en el año 2020 y durante el año 2021 no se tiene registro de adopción de este plan.
- Según la ONU, el desarrollo sostenible es un tema vital para el desarrollo de nuestras ciudades, ya que busca satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades y construir un futuro inclusivo, sostenible y resilientes para las personas y el planeta. Todo esto por medio de tres elementos que son: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CONCLUSIONES Y ARGUMENTOS

- Cuatro son los programas donde se ubican el presupuesto de gastos de la gerencia de Seguridad Vial, en estos programas la inversión para la vigencia 2021 se calcular en un 79,98% de lo programado, siendo la diferencia de \$ 235.626.170 entre lo programado y lo ejecutado, si se observa lo realizado a la fecha encontramos que la ejecución del cuatrienio solo llegara a un 37,55% de lo programado para todo el cuatrienio, es decir solo se han ejecutado hasta la vigencia 2021 un total de \$ 1.797.782.601 de los \$ 9.807.679.965 programados para el cuatrienio, es decir una inversión del 18,33% de lo programado.
- Un logro importante de la Gerencia de Seguridad Vial es la realización de Convenios Tripartita (la Gerencia de Seguridad Vial, los Organismos de Tránsito Municipales, y los municipios beneficiarios), ante lo cual son pioneros a nivel nacional, debido a la solución jurídica para adelantar estas actividades de regulación y control a nivel municipal para el mejoramiento de la seguridad vial en el departamento de Antioquia.
- El principal resultado, evidenciable según los indicadores de resultado diseñados para monitorear el avance en la implementación del Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 "Unidos por la vida" (y por ende, correspondientes a la implementación de la PPMSSS), es la disminución en la tasa de lesionados por incidentes viales en el departamento de Antioquia, la cual pasó de 71,10 casos por cada 100 mil habitantes en el año 2019 (año de la adopción de la Política Pública de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en el Departamento de Antioquia), a una tasa de 34,87 casos por cada 100mil habitantes en el año 2021.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN POBLACIÓN

Contextualización de datos de Población	Cifras
Población Nacional: Fuente DANE 2018	48.258.494
Población Total Departamental: Fuente DANE 2018	6.407.102
Población de Referencia: Población Total: Fuente de Referencia	6.407.102
Población Afectada: Población Objetivo Total: Fuentes de Referencia.	3.402.257
Población No Afectada: Fuentes de Referencia.	3.004.845
Población Objetivo Beneficiaria: Fuentes de Referencia.	633.656
Población Beneficiaria Total: Fuentes de Referencia.	633.656
Población Postergada: Fuentes de Referencia.	2.371.189
Población Objetivo Atendida: POA	251.491
Población No Objetivo Atendida: PNOA	239.653
Población Objetivo Programada: POP	30.000

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado vigencia 2021.

Para la focalización de la Población Objetivo de la Política Pública de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en el departamento de Antioquia, se tomó en consideración los principales rangos etarios y actores viales afectados (víctimas fatales y no fatales) por incidentes viales en Antioquia. De esta manera, se pueden enfocar los esfuerzos de la PPMSSS en las personas que son principalmente más afectadas: hombres entre los 20-55 años, y mujeres entre los 20-35 años. Ambos rangos etarios, en ambos sexos, conforman alrededor del 70% del total de víctimas (fatales y no fatales).

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN – TRAZABILIDAD

Cuántos municipios han adoptado la Política en algún año.						
No.	Municipio	Acuerdo Municipal	Año	Año	Año	Año
			2020	2021	2022	2023
1						

Fuente: Aplicativo METOEVA con información suministrada por el ente evaluado vigencia 2021.

Ningún municipio ha adoptado la Política Pública ya que es una política Departamental que debe ser administrada directamente por el ente departamental.

BIBLIOGRAFIA Y LITERATURA

1. Información suministrada mediante oficio ° 2022030164581 del 10 de mayo de 2022.
2. Constitución Política de Colombia. (20 de Julio de 1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html.
3. "Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial" (Organización Mundial de la Salud -OMS-, 2009).
4. PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. Plan de Desarrollo Nacional 2019 – 2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", Ley 1955 de 2019.
5. GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 "Unidos por la Vida", Ordenanza 06 del 16 de junio de 2.020.
6. Cortázar, J.C. (2007). Entre el diseño y la evaluación. El papel crucial de la implementación de los programas sociales. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
7. Organización Panamericana de la Salud. (2010). Determinantes ambientales y sociales de la salud. (L. A. Galvão, J. Finkelman, & S. Henao, Edits.) Washington: McGraw-Hill.
8. Plan Nacional de Seguridad Vial ht tps://ansv.gov.co/pub lic/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20 VIAL.compressed.pdf

A blurred background image of a modern office space. Several people are seated at white desks, working on laptops. The office has a high ceiling with a grid of fluorescent lights and large windows on the right side. A potted plant is visible on the left. The word "Gracias" is overlaid in the center in a large, bold, black font.

Gracias