

- iv) Valor total facturado por ciclo de lectura, por mercado de comercialización atendido por el comercializador, por consumos superiores a las metas de consumo individuales.
- v) Tarifas aplicadas de acuerdo con lo establecido en esta resolución.

Artículo 9°. *Sistema de información sobre reducciones de consumo por parte del ASIC.* El ASIC con base en la información reportada por los comercializadores, según lo dispuesto en el artículo 8°, y aquella que tiene disponible de la operación del sistema, deberá enviar cada viernes al Ministerio de Minas y Energía, a la CREG y a la SSPD, un informe detallado sobre el comportamiento de, al menos, las siguientes variables: la demanda real regulada diaria y la reducción de consumo efectiva por parte de la demanda, en relación con las proyecciones presentadas por los comercializadores.

El primer informe semanal por parte del ASIC deberá ser enviado a más tardar el 10 de mayo de 2024.

Artículo 10. *Reporte mensual de información a la SSPD por parte de los comercializadores.* Con el fin de garantizar la transparencia en la aplicación de lo contemplado en esta resolución, dentro de los diez (10) primeros días calendario de cada mes, los comercializadores deberán reportar la siguiente información a la SSPD para el mes inmediatamente anterior, por los medios que esa entidad determine:

- i) El valor total facturado por consumos adicionales a las metas de ahorro individuales de sus usuarios.
- ii) La cantidad de energía consumida por usuarios regulados por debajo de las metas de ahorro individuales.
- iii) La cantidad de energía consumida por usuarios regulados por encima de las metas de ahorro individuales.
- iv) El listado de usuarios excluidos en aplicación del parágrafo del artículo 2° de la presente resolución, con la causal correspondiente.

El primer reporte mensual de información deberá realizarse dentro de los primeros diez (10) días calendario del mes de junio de 2024.

Artículo 11. *Delegación.* El Comité de Expertos podrá dar por terminado el presente programa, de acuerdo con el avance y cumplimiento del objeto establecido en el artículo 1° de la presente resolución. Tal decisión deberá ser informada a través de Circular suscrita por el Director Ejecutivo.

Artículo 12. *Vigencia.* Esta resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial* y hasta que el Comité de Expertos, mediante Circular suscrita por el Director Ejecutivo, señale expresamente su terminación, sin que tal periodo supere seis (6) meses, prorrogables por seis (6) meses más.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 20 de abril de 2024.

El Presidente,

Ómar Andrés Camacho Morales.  
Ministro de Minas y Energía.

El Director Ejecutivo,

Ómar Prías Caicedo.  
(C. F.).

## Agencia Nacional de Seguridad Vial

### RESOLUCIONES

#### RESOLUCIÓN NÚMERO 245 DE 2024

(abril 18)

por medio de la cual se adopta el Anexo Técnico de la Red Nacional de Líderes y Líderesas por la Seguridad Vial (RNLLSV).

La Directora General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por la Ley 1702 de 2013, los Decretos número 787 de 2015 y 1430 de 2022, y especialmente,

#### CONSIDERANDO:

Que la Ley 1702 de 2013, “por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”, en el artículo 3° determina que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), “...tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno nacional en todo el territorio nacional”.

Que la 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”, en el Capítulo IV (artículos 15 a 17) establece los “Lineamientos para la Acción Comunitaria

en Seguridad Vial”. En el artículo 15 se refiere a la “Participación comunitaria”, señalando que la comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y principios de dicha ley, para la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Que el artículo 16 de la Ley 1503 de 2011, también hace referencia a la “Intervención de la comunidad en la vía”; indicando que “previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía”.

Que el artículo 17 de la precitada ley, en cuanto al “compromiso comunitario” adicionalmente indica que “Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestas desde las Administraciones o el sector privado en pro de la seguridad vial”.

Que el Decreto número 787 de 2015, “por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones”, en el artículo 8° establece que a la Dirección de Comportamiento, entre otras funciones, le corresponde “Proponer a la Dirección General la formulación e implementación de políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos referentes al comportamiento de los actores en la vía”, y “Elaborar los contenidos que en materia de comportamiento de los actores en la vía deben estar contemplados en el Plan Nacional de Seguridad Vial”.

Que en congruencia con la misionalidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como máxima autoridad para la aplicación de la política pública en seguridad vial del Gobierno nacional, referente a prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial a través de acciones administrativas, educativas y operativas; concientizando a los diversos niveles de la población e integrándola dentro de una cultura vial, tiene la oportunidad de generar espacios que permitan lograr un acercamiento con líderes, organizaciones civiles y no gubernamentales que estén vinculadas a la promoción de la seguridad vial, para que se conviertan en referentes para la sociedad civil, las empresas y el sector educativo, entre otros. Que el Decreto número 1430 del 2022, “por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231”, en el Capítulo IV “Comportamiento seguro en los actores viales”, contempla como objetivos específicos, entre otros, los siguientes:

“1.2.5 “Conformar la Red Nacional de Líderes por la Seguridad Vial”.

(...)

1.2.7. “Formular lineamientos para la transversalización del enfoque diferencial, con énfasis en enfoque de género, en el diseño de estrategias, campañas y acciones pedagógicas de seguridad vial”.

Que respecto al objetivo 1.2.5 del Plan Nacional de Seguridad Vial, en la vigencia 2022 la Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñó el programa de capacitaciones (metodología, contenidos, cronograma), con el cual se capacitan líderes en seguridad vial con miras a que sean promotores del tema en sus regiones y a la vez se consolide con ellos una red nacional que promueva la gestión del conocimiento y de la seguridad vial de forma permanente en todo el territorio.

Que respecto al objetivo 1.2.7 del Plan Nacional de Seguridad Vial, en la vigencia 2023 la Agencia Nacional de Seguridad Vial elaboró y publicó lineamientos para orientar la transversalización del enfoque diferencial, con énfasis en enfoque de género en las estrategias, campañas y acciones en seguridad vial.

Que lo anterior, se encuentra alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS), y lo dispuesto en la Resolución número 2830 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, “por la cual se crea el Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de equidad de género en el Sector Transporte”, que tiene entre otras funciones:

“Artículo 3°. Funciones. Son funciones del Comité Sectorial, las siguientes:

1. Coordinar la implementación y seguimiento de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el sector transporte.
2. Proponer lineamientos sobre los mecanismos para la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte.
3. Velar por que ejecuten las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos relacionados con la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte”.

Que, bajo la articulación con las entidades adscritas y vinculadas al Ministerio de Transporte, se concertó un Plan de Acción Sectorial que responde a la hoja de ruta del Comité Sectorial de Género para promover acciones efectivas, de manera que se logre un proceso de transversalización del enfoque de género para el cierre de brechas y el fortalecimiento de la cultura institucional.

Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial elabora y publica su Política Institucional de Igualdad y Equidad de Género encaminada a transversalizar con enfoque de género cada acción de la entidad y el fomento de una cultura institucional incluyente, alineándose con los pilares del comité sectorial de género y con las dimensiones del sello equipares público.

Que la Red Nacional de Líderes y Lideresas por La Seguridad Vial (RNLLSV) está enfocada a incentivar la participación de organizaciones de la sociedad civil u otras, por medio de la construcción de red y el trabajo colaborativo de líderes y lideresas a nivel nacional, con el fin de prevenir y reducir la siniestralidad vial en el país. Esta red busca reunir a todas las personas que tengan un interés en aportar a la seguridad vial en su territorio, desde su campo de acción e intervención. Además de fortalecer sus conocimientos y poder apoyar e intercambiar experiencias que permitan consolidar un trabajo colaborativo nacional.

Que el Anexo Técnico, que se adopta mediante esta resolución y que hace parte integral de la misma, tiene por objeto definir los parámetros, lineamientos y orientaciones para conformar, desarrollar y generar sostenibilidad en el tiempo de la Red Nacional de Líderes y Lideresas por la Seguridad Vial, con enfoque diferencial.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del 31 de enero al 9 de febrero de 2024, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011 y la Resolución número 360 de 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de la ciudadanía.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto.* Adoptar como parte integral de la presente resolución el *Anexo Técnico de la Red Nacional de Líderes y Lideresas por la Seguridad Vial (RNLLSV)*, que tiene por objeto definir los parámetros, lineamientos y orientaciones para conformar, desarrollar y generar sostenibilidad en el tiempo de la Red Nacional de Líderes y Lideresas por la Seguridad Vial, con enfoque diferencial.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* Esta resolución es aplicable en todo el territorio nacional para las personas, organizaciones y/o entidades interesadas en hacer parte de la Red Nacional de Líderes y Lideresas por la Seguridad Vial (RNLLSV).

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 18 de abril de 2024.

La Directora General

*Mariantonia Tabares Pulgarín.*

## ANEXO TÉCNICO DE LA RED NACIONAL DE LÍDERES Y LIDERESAS POR LA SEGURIDAD VIAL (RNLLSV)

### 1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con los datos de la Organización Mundial de la Salud (WHO, 2023) 1.3 millones de personas mueren a causa de siniestros viales, siendo una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios y la primera entre personas de 5 a 29 años. Esta situación sin lugar a duda impacta el desarrollo económico y de calidad de vida de las personas.

La falta de seguridad vial es considerada una problemática de salud pública debido a la magnitud del impacto en la morbilidad de la población, pues, según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para el 2022 (p), 8.264 personas perdieron la vida y 29.093 quedaron lesionadas. De las personas que perdieron la vida en dicho año, 3273 son jóvenes que están en el rango de edad de 20 a 35 años, esto representa el 39.60% de la totalidad de fallecidos, por lo cual es fundamental generar acciones enfocadas a este grupo poblacional y sus entornos, es por esto que el fortalecimiento de liderazgos juveniles y de Instituciones de Educación Superior, representa un acercamiento a sensibilizar a este grupo poblacional frente a los comportamientos de riesgo en la vía y fortalecer prácticas de movilidad segura.

Reconociendo la dimensión de la problemática y la necesidad de trabajar por promover la seguridad vial a partir de diferentes enfoques, es necesario prestar especial atención a considerar acciones relacionadas con los liderazgos sociales, la edad y el género, teniendo en cuenta que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud - OMS, con respecto al documento "Plan Mundial decenio de acción por la seguridad vial 2021-2030", que implementa estrategias de identificación, fortalecimiento y difusión de buenas prácticas, ha identificado que para resolver estos nuevos desafíos a los que se enfrentan las ciudades con densificaciones, masificaciones y migraciones, entre otros, es necesario que la ciudadanía se involucre y tenga un rol activo en la promoción de la movilidad segura, por lo cual exhorta a que "Todos son líderes en seguridad vial" argumentando que la seguridad vial se logra desarrollando acciones conjuntas con los/as líderes/as que ejercen influencia en su promoción, e insta a las entidades nacionales e internacionales a promover, fortalecer y desarrollar estos liderazgos que favorecen la promoción de la seguridad vial y sean tomados en cuenta para la construcción, implementación, evaluación y retroalimentación de las estrategias propuestas por las entidades territoriales.

Es así como abordar y propender por la seguridad vial en esta población da cumplimiento tanto a las metas del Plan Mundial de seguridad Vial o segundo decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En coherencia, el plan reafirma la importancia de intensificar la cooperación internacional y el multilateralismo en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS relacionados con la salud, especialmente en seguridad vial. Es así que se destaca el abordaje de los problemas de la seguridad vial desde una perspectiva más amplia como el cambio climático, la reducción de las desigualdades, la igualdad de género, entre otros, que están encaminados a los objetivos trazados en la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas, 2015). Concretamente, frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible se responde a los ODS 3.6 y ODS 11.2.

3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

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.

Con base en lo anterior, la OMS invita a los gobiernos nacionales a establecer los siguientes objetivos para desarrollar:

1. Proporcionar una oportunidad a la sociedad civil para generar demandas de un mayor compromiso para la seguridad vial, especialmente en cuanto a intervenciones concretas y basadas en pruebas que salvarán vidas.
2. Inspirar a los tomadores de decisiones para actuar, mostrando ejemplos de un sólido liderazgo para la seguridad vial en diversos tipos de instituciones.

De igual manera, de acuerdo con la declaración global de los jóvenes por la seguridad vial de Estocolmo (Jóvenes por la Seguridad Vial, 2020) es fundamental reconocer los liderazgos juveniles e involucrar sus "necesidades, ideas, habilidades y opiniones", y permitir procesos de participación juvenil significativos en la toma de decisiones en temas de seguridad vial, por medio de la Red Nacional de Líderes y Lideresas por la Seguridad Vial, además de generar nuevos liderazgos por medio de procesos de capacitación y transferencia de conocimientos que empoderen a jóvenes.

Ahora bien, en el marco normativo colombiano, encontramos la Ley 1503 del 2011, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones" que establece la necesidad de que se desarrolle una cadena de formación y una serie de actividades dentro de las instituciones de educación que permitan mejorar la seguridad vial.

En el artículo 8 de la citada Ley, modificatorio del artículo 117 de la Ley 30 de 1992, se evidencia que las instituciones de educación superior encargadas del ciclo académico- pregrado adquieren una responsabilidad con la seguridad vial, desde el área de Bienestar Universitario, área que tiene dentro de sus funciones sustantivas las relacionadas con deporte y recreación, salud física y mental, desarrollo espiritual y cultura; en consecuencia, la norma establece lo siguiente:

"Las Instituciones de Educación Superior (IES), deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.

El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Ministerio de Educación Nacional o, por la entidad que el Ministerio delegue para estos efectos."

En consecuencia, las Instituciones de Educación Superior (IES) a través de su función de bienestar universitario, proyección social, investigación y gestión de conocimiento, están en la obligación de desarrollar acciones para lograr la reducción de riesgos y siniestros en materia de seguridad vial en la población que pertenece a estas instituciones; ante lo cual, el Consejo Nacional de Educación Superior CESU expidió en diciembre de 2016 el documento "Lineamientos de Política de bienestar para instituciones de educación superior", planteando que Bienestar Universitario debe contar con los siguientes elementos dentro de sus planes de acción:

- La existencia de programas preventivos de salud para atender emergencias y primeros auxilios;
- Acciones para facilitar condiciones económicas y laborales;
- Acciones para estimular el desarrollo y la expresión de aptitudes artísticas;
- Identificar y hacer seguimiento a las variables asociadas a la deserción y a las estrategias orientadas a disminuirla;
- Estrategias particulares para los programas a distancia.

Seguendo esta línea, la Ley 1503 de 2011 en su CAPÍTULO IV "Lineamientos para la Acción Comunitaria en Seguridad Vial" señala lo siguiente:

"Artículo 15. Participación comunitaria. La comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y principios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:

1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.
2. Convocar el voluntariado en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial de que trata el artículo 22 de la presente ley.
3. Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.
4. Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo en las inmediaciones de instituciones educativas.

Artículo 16. Intervención de la comunidad en la vía. Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Artículo 17. Compromiso comunitario. Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestas desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial."

Ahora bien, atendiendo a la misionalidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, máxima autoridad para la aplicación de la política pública en seguridad vial del Gobierno Nacional, de prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, a través de acciones administrativas, educativas y operativas, concientizando a los diversos niveles de la población e integrándola dentro de una cultura vial, tiene la oportunidad de generar espacios que permitan lograr un acercamiento con líderes, organizaciones civiles y no gubernamentales que estén vinculadas a la promoción de la seguridad vial, para que se conviertan en referentes para la sociedad civil, las empresas y el sector educativo, entre otros.

Es por esto que, la ANSV en el Decreto 1430 del 2022, por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031, en su anexo técnico, capítulo IV "Comportamiento seguro en los actores viales" en el objetivo específico 1.2.5 establece el objetivo de "Conformar la Red Nacional de Líderes por la Seguridad Vial".

Por otra parte, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 2830 de 2019 creó el Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres. En articulación con sus entidades adscritas y vinculadas, se concertó un Plan de Acción Sectorial, considerado la hoja de ruta del Comité Sectorial de Género para promover acciones efectivas, logrando así un proceso de transversalización del enfoque de género para el cierre de brechas y el fortalecimiento de la cultura institucional. De esta forma, la ANSV elabora y publica su Política Institucional de Igualdad y equidad de género encaminada a transversalizar con enfoque de género cada acción de la entidad.

De esta manera la ANSV en el Decreto 1430 del 2022, por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031, en su anexo técnico, capítulo IV "Comportamiento seguro en los actores viales" en el objetivo específico 1.2.7, establece el objetivo de Formular lineamientos para la transversalización del enfoque diferencial, con énfasis en enfoque de género, en el diseño de estrategias, campañas y acciones pedagógicas de seguridad vial, los cuales apoyarán el ejercicio de transversalización del enfoque de género en las diversas acciones de la entidad.

### 2. CONCEPTOS FUNDAMENTALES

En este apartado se presentan algunos conceptos fundamentales relacionados con liderazgo y participación.

#### 2.1 ¿Qué tipos de liderazgo encontraremos?

Estas bases conceptuales, nos ayudan a caracterizar la población a la cual se le realizará esta intervención, de igual forma, vamos a encontrar muchos tipos de líderes y lideresas que ejercen sus acciones en el territorio Nacional, por lo cual, es de suma importancia poder identificar el tipo de liderazgo que cada uno de ellos ejerce. La siguiente información es tomada del diplomado "Liderazgo y ciudadanía juvenil, 2013"

1. **Líder carismático.** El líder carismático es aquél que es capaz de transmitir altas dosis de entusiasmo a los miembros de su equipo, a la vez que tiene una gran capacidad para arrastrarlos hacia la consecución de un objetivo común. Sin embargo, como toda la atención de la organización suele estar centrada sobre la figura del líder carismático, el resto del equipo queda relegado en un segundo plano meramente operativo, por lo que puede darse el caso que un proyecto acabe fracasando si el líder decide "abandonar el barco". A ojos de sus seguidores, cuando un proyecto triunfa es porque el líder ha hecho posible que sea así.
2. **Líder democrático.** Aunque el líder democrático tendrá siempre la última palabra, está abierto a recibir todo tipo de sugerencias y propuestas provenientes de su equipo de trabajo. Este tipo de liderazgo tiene dos ventajas principales: aumenta la autoestima de los miembros de una organización y desarrolla su talento en áreas determinadas, con lo cual todo el equipo sale beneficiado. Todos se sienten involucrados en un proyecto común, creen en lo que hacen y trabajan con entusiasmo. Exige un procedimiento de trabajo que consume mucho más tiempo que los anteriores, pero normalmente los resultados son mejores. Es un estilo muy recomendable cuando es esencial desarrollar un buen trabajo de equipo.
3. **Líder "que deja hacer".** Es un líder que generalmente no controla directamente el trabajo que desarrollan sus empleados o su equipo de trabajo pues confía "ciegamente" en las competencias y habilidades de cada uno de los miembros del equipo para llevar a buen puerto un proyecto determinado. Es un estilo de liderazgo que da buenos resultados cuando todos los miembros están involucrados y saben lo que tienen que hacer. Sin embargo, a veces pueden registrarse situaciones sorprendentes cuando este "dejar hacer" llega demasiado lejos y el control que se tiene sobre un proyecto demuestra ser claramente insuficiente.
4. **Orientado hacia el equipo.** La máxima prioridad del líder es organizar, motivar y dirigir a los miembros de un equipo concreto. Fomenta el trabajo en equipo, la creatividad de sus miembros y tiende puentes que mejoran la comunicación. Sin embargo, llevado al extremo, pierde de vista el objetivo general del proyecto o de la organización y se pierde en una especie de relaciones públicas que no focaliza su atención hacia lo que hay que conseguir.
5. **Orientado hacia el proyecto.** Suelen ser personas muy orientadas hacia la realización de un trabajo concreto. Muchas veces descuidan el apartado humano que implica todo equipo de trabajo y, en el peor de los casos, comparten características con los líderes autoritarios. Asumen toda la carga del proyecto, dividen y organizan, asignan roles y supervisan los resultados. Sin embargo, como hemos observado, suelen preocuparse poco del bienestar de sus empleados y se encuentran con serias dificultades a la hora de motivar a un grupo de personas.
6. **El gestor. Este tipo de líder parte de una premisa básica:** los miembros de un equipo deben obedecer las órdenes de un líder que les paga por realizar un determinado trabajo. También conocido como líder "transaccional" premia o castiga a los miembros de su equipo en función de su progreso.

En este sentido, puede establecer un sistema de incentivos en aras de conseguir determinadas metas o incluso penalizar a las personas que no alcanzan los objetivos prefijados. Es un tipo de persona que se enfrenta a limitaciones a la hora de entender y potenciar conceptos como trabajo en equipo, creatividad o desarrollo personal.

**7. Liderazgo transformador.** Un verdadero líder, capaz de inspirar a su equipo con una visión de futuro compartida por todos. Son fácilmente reconocibles, tienen una gran capacidad de comunicación y saben delegar responsabilidades entre los miembros de su equipo.

Aunque tienen un entusiasmo contagioso, a veces necesitan ser motivados por otros miembros de su organización. Muchas organizaciones necesitan de líderes gestores como el referenciado con anterioridad y transformadores. La combinación de ambos puede representar el equilibrio entre realismo e idealismo que muchas empresas demandan.

Estos tipos de liderazgos los encontraremos en los territorios en los cuales ejecutaremos la Red Nacional de Líderes y Líderesas Por La Seguridad Vial, por los cual, cada uno de estos tipos liderazgos tiene un impacto dentro de cada organización social y nos ayudara a potencializar la misma. Así mismo tendrá un efecto en la comunidad y la participación de esta.

**2.2 ¿Qué es la participación ciudadana?**

Es un espacio de fortalecimiento democrático, mediante un enfoque metodológico activo que preserve el respeto a la dignidad humana, creando condiciones que permitan el desarrollo de las facultades personales en beneficio propio y de la colectividad. Es un proceso metodológico para conocer y transformar la realidad que implica una participación deliberada, consciente y voluntaria de los sujetos en su contexto local, socioeconómico y cultural. Este proceso incluye: 1. Investigación participativa 2. Educación reflexiva y crítica 3. Organización para la acción 4. Transformación de la realidad 5. Evaluación La participación nos invita a identificar necesidades, a formular alternativas y a articular propuestas y miradas de los diversos actores involucrados para la gestión del desarrollo social y cultural de la comunidad. Es fundamental que en el proceso de participación se exprese la diversidad de actores y de intereses, ya que cada persona -sea mujer o varón, niño o niña, joven, adulto o adulto mayor- tiene sus propios intereses, necesidades, expectativas, características y habilidades que les permite aproximarse a un mismo problema y plantear soluciones desde su especificidad o particular mirada. (UNESCO, 2012).

**2.3 ¿Por qué nos organizamos por un bien común?**

Existen varias definiciones de "organización", pero para nuestro fin, vamos a llamar organización a la actividad por la cual designamos personas para desempeñar una tarea o misión en combinación con otros a quienes, en conjunto, llamamos "equipo de trabajo". Es la forma como los individuos se integran bajo una estructura, planificando sus actividades, forma de realizarlas y estableciendo reglas de comportamiento con el objeto de lograr un fin común. La organización como grupo humano nace en respuesta al deseo del ser humano de agruparse para satisfacer necesidades colectivas. Surge por iniciativa o el interés por responder a un propósito común, tal como, cuando dos o más personas se unen para iniciar un negocio con el objeto de obtener ingresos, se juntan, aportan sus ideas, habilidades y recursos (UNESCO, 2012, pág. 19)

**3. RED NACIONAL DE LÍDERES Y LÍDERESAS POR LA SEGURIDAD VIAL – RNLLSV**

La Red Nacional de Líderes y Líderesas Por La Seguridad Vial es está enfocada a incentivar la participación de organizaciones de la sociedad civil u otras, por medio de la construcción de RED y el trabajo colaborativo de líderes y lideresas a nivel nacional, con el fin de prevenir y reducir la siniestralidad vial en el país.

Esta RED busca reunir a todas las personas que tengan un interés en aportar a la seguridad vial en su territorio, desde su campo de acción e intervención. Además de fortalecer sus conocimientos y poder apoyar e intercambiar experiencias que permitan consolidar un trabajo colaborativo nacional.

**3.1 ¿Quiénes pueden vincularse a la RNLLSV?**

Este apartado corresponde a un listado enunciativo, no excluyente de quienes no se encuentren relacionados/as.

- 1. Organizaciones:**
  - Fundaciones, ONG y entidades que aportan a la seguridad vial.
  - Asociaciones de ciclistas deportivos, motociclistas deportivos, caminantes urbanos.
  - Organizaciones ciudadanas y colectividades, que hayan realizado iniciativas en seguridad vial, especialmente relacionado con alguno o varios de los siguientes actores: Peatones, ciclistas o motociclistas.
  - Colectivos o grupos de mujeres que impacten en la promoción de la movilidad segura.
  - Asociaciones de padres, madres, tutores y/o acudientes de planteles educativos, rectores/as, psico-orientadores/as, docentes, entre otros.
  - Instituciones de educación superior- IES.
  - Colegios, Instituciones educativas.

- Colectivos o grupos en general que puedan generar impacto en la promoción de la movilidad segura.
- Organizaciones de la sociedad civil de derechos de las mujeres e igualdad de género, feministas

**2. Personas que desarrollen roles de liderazgo relacionados con seguridad vial**

- Líderes/líderesas sociales que estén interesados/as o hayan desarrollado iniciativas en la seguridad vial.
- Personal de ONG dedicadas a la promoción de la seguridad vial y movilidad sostenible, entre otros.
- Líderes y participantes de asociaciones o de juntas de acción comunal, que dentro de sus temas de interés tengan la movilidad segura.
- Líderes/líderesas de organizaciones de actores vulnerables (motociclistas, ciclistas, peatones).
- Líderes/líderesas y personal de organizaciones o asociaciones de víctimas de siniestros viales.
- Representantes y Líderes/líderesas estudiantes, docentes y servidores de comunidades universitarias/institutos de educación superior.
- Líderes/líderesas en comunicación en temas de seguridad vial.

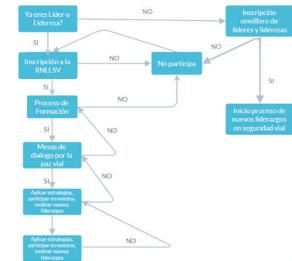
**3. Personas que desarrollen roles de liderazgo en general y que puedan incorporar en sus discursos la protección de la vida en las vías y la seguridad vial, como tema prioritario en los territorios.**

**3.2 ¿Cómo puedo ser parte de la RNLLSV?**

Las personas interesadas en vincularse a la RNLLSV deberán seguir los pasos referidos a continuación. Para hacer parte de la RNLLSV es importante dar cumplimiento a cada uno de ellos:

- Inscripción en la página de la ANSV o en el link remitido por el equipo de la ANSV
- Realizar los procesos formativos en seguridad vial
- Participar activamente en grupos de Participación Ciudadana
- Aplicar estrategias de seguridad vial en tu territorio
- Desarrollar tejido colaborativo por la seguridad vial con otros grupos de valor
- Participar en actividades y eventos de la RNLLSV
- Incorporar dentro de su organización o liderazgo temas de seguridad vial y protección de la vida en las vías
- Motivar al desarrollo de nuevos liderazgos
- Presentación de propuesta en seguridad vial para desarrollar en el territorio

El siguiente diagrama de flujo muestra el camino a seguir por parte de las personas interesadas en pertenecer a la RNLLSV y la consecuencia de cada acción a tomar.



**3.3 Requisitos para vincularse a la RNLLSV**

- Liderar una organización o proyecto
- Llevar 1 año como mínimo realizando actividades de liderazgo en el territorio
- Estar realizando 1 actividad mensual como mínimo en la organización o liderazgo
- Tener voz y voto dentro de la organización a la cual hace parte

Con el fin de verificar los requisitos solicitados a cada organización, se creará un documento con los lineamientos de cada uno de los ítems, para verificar su veracidad.

**3.4 ¿Si no cumpla los requisitos para vincularme a la RED?**

Se contará con la opción de vincularse a los semilleros de liderazgo, los cuales son unos espacios con el fin de compartir saberes y experiencias con el objetivo de generar nuevos liderazgos en seguridad vial en el país.

Estos semilleros de liderazgo en seguridad vial están enfocados a cualquier persona que quiera desarrollar roles de liderazgo en general y que puedan incorporar en sus discursos la protección de la vida en las vías

y la seguridad vial, como tema prioritario en los territorios.

**3.5 Red nacional de Líderes y Líderesas por la seguridad vial con enfoque de género y diferencial**

La Red Nacional de Líderes y Líderesas por la Seguridad Vial, debe incorporar los principios y orientaciones de la política institucional de igualdad y equidad de género de la ANSV, para el presente documento eso se materializa en los siguientes objetivos:

- Garantizar la participación de grupos diferenciales.
- Reconocer las experiencias particulares de ciertos grupos de valor e incorporar activamente sus necesidades en los ámbitos de trabajo territorial.
- Aportar al cierre de brechas por aspectos interseccionales, que afectan de manera diferenciada las posibilidades de desarrollo, autonomía, garantía de derechos y oportunidades de ciertos grupos poblacionales.
- Brindar espacios de escucha y participación inclusivos y amplios que no dejen a nadie atrás.

**4. ACCIONES DE LA RNLLSV**

**4.1 Inscripción**

La inscripción a la Red Nacional de Líderes y Líderesas se realizará por medio de la plataforma Microsoft Forms, con el siguiente enlace <https://forms.office.com/r/wb1SXLuuSg>



De no ser posible el registro por medio de la plataforma Forms, también existen otros canales de atención que la ANSV dispone a toda la comunidad para que puedan realizar su registro a la RNLLSV.

**4.2 Proceso formativo de la RNLLSV**

Con el fin de continuar con el proceso de vinculación a la Red Nacional de Líderes y Líderesas por La Seguridad Vial, las personas interesadas podrán realizar el Diplomado, el cual se desarrollará con una totalidad de 120 horas, dividido en 10 módulos principales, a su vez, este diplomado contará con una versión corta de 20 horas la cual se divide en 4 módulos y una línea de profundización obligatoria por parte de las personas que realicen este proceso.



**4.2.1 Contenidos Generales Diplomado (120 horas)**

**1. Marco Internacional y Nacional en Seguridad Vial (contexto): 12 horas**

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Políticas de seguridad vial de la Organización Mundial de la salud - OMS, Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo - BID, Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL y Organización Panamericana de la Salud - OPS	<a href="#">Políticas-internacionales-de-SV-para-2021-2030_v.1.3_RE.pdf</a> <a href="#">Spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf</a> <a href="#">Informe Estado Seguridad Vial-Region Americas.pdf</a>	Plan nacional de seguridad vial <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9760">https://ansv.gov.co/es/escuela/9760</a>

Enfoque Sistema Seguro	SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD Visión y marco para lograr cero muertes en las vías <a href="https://es.wri.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf">https://es.wri.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf</a>	Enfoque sistema seguro <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9387">https://ansv.gov.co/es/escuela/9387</a>
Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS	<a href="#">La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe.pdf</a>	No aplica
Historia de la Seguridad vial en Colombia	No aplica	No aplica
Plan Nacional de Seguridad Vial (2022 – 2031). - Decreto 1430 de 2022	<a href="#">DECRETO-1430-DEL-29-DE-JULIO-DE-2022.pdf</a>	Plan Nacional de seguridad vial 2022-2031 <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9760">https://ansv.gov.co/es/escuela/9760</a> Vehículos seguros, -Instructivo para la Aplicación de la Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9059">https://ansv.gov.co/es/escuela/9059</a> -Guía Práctica de sensibilización en velocidad <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/6886">https://ansv.gov.co/es/escuela/6886</a> -Gestión de la Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9058">https://ansv.gov.co/es/escuela/9058</a> Traslado seguro de víctimas de siniestros viales en Colombia <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9730">https://ansv.gov.co/es/escuela/9730</a> Gestión de la información y el conocimiento sobre víctimas de siniestros viales
Plan Nacional de Desarrollo (2022 – 2026)	<a href="#">Ley 2294 del 19 de mayo de 2023.pdf</a>	No aplica

**2. Marco Normativo: 12 horas**

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Cuidado de la vida, Ética y normativa -construcción de la norma y cultura		Modelo Cambio comportamental en Orientaciones pedagógicas <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9388">https://ansv.gov.co/es/escuela/9388</a>
Código Nacional de Tránsito	<a href="#">Ley 769_2002.pdf</a>	
Funciones de los organismos de tránsito y elementos a tener en cuenta para la gestión de recursos en la seguridad vial. Normativa y seguridad vial	<a href="#">Ley 1503 de 2011.pdf</a> <a href="#">Ley 1702 de 2013.pdf</a> <a href="#">LEY 1811 DEL 21 DE OCTUBRE DE 2016.pdf</a>	Diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/8827">https://ansv.gov.co/es/escuela/8827</a> Las infracciones de tránsito y la seguridad vial <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9735">https://ansv.gov.co/es/escuela/9735</a> Curso en gestión del control operativo para agentes y autoridades de tránsito <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9320">https://ansv.gov.co/es/escuela/9320</a>
Leyes de infraestructura	<a href="#">Ley 1882 de 2018.pdf</a> <a href="#">Ley 1682 de 2013.pdf</a>	Metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia en proyectos de infraestructura vial <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/4807">https://ansv.gov.co/es/escuela/4807</a> Metodología de intervención basada en modelos de desarrollo comunitario para proyectos viales <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9230">https://ansv.gov.co/es/escuela/9230</a> Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas Metodología zonas laterales: <a href="https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7949">https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7949</a> Sistemas de contención vehicular: <a href="https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7951">https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7951</a> Orientaciones para Pasos

Transporte escolar	<a href="#">Guía para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar.pdf</a> <a href="#">Ley_2033_de_2020.pdf</a>	peatonales: <a href="https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7950">https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7950</a> Prevención del riesgo vial en niñas y niños como pasajeros y acompañantes: Rutas Escolares, TP, Vehículos -SRI <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9287">https://ansv.gov.co/es/escuela/9287</a>
Actores viales		<b>Peatonales:</b> Implementación de puntos seguros <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/4558">https://ansv.gov.co/es/escuela/4558</a> Taller formativo: Promoción del descanso y uso de puntos seguros <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/4700">https://ansv.gov.co/es/escuela/4700</a> Prelación del peatón en la vía <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9057">https://ansv.gov.co/es/escuela/9057</a> Persona Mayor y Movilidad Segura <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9758">https://ansv.gov.co/es/escuela/9758</a> <b>Ciclistas:</b> No aplica
Ley 2251 de 2022 Julián Esteban	<a href="#">Ley_2251_de_2022.pdf</a> <a href="#">Proyecto de ley Julian Esteban.pdf</a>	No aplica
Ley 2222 de 2022 que tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía	<a href="#">Ley_2222_de_2022.pdf</a>	No aplica
La Ley 2283 de 2023 Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística - cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial)	<a href="#">Ley_2283_de_2023.pdf</a> Resolución 9425 de 2022	Maniobras de destreza individual y de la circulación en vía pública. <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9851">https://ansv.gov.co/es/escuela/9851</a> La enseñanza de la conducción en Colombia <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9849">https://ansv.gov.co/es/escuela/9849</a> Reconocimiento del vehículo automotor y de la motocicleta <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9734">https://ansv.gov.co/es/escuela/9734</a> Pedagogía Andragogía aplicada a la enseñanza de la conducción <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9852">https://ansv.gov.co/es/escuela/9852</a> Orientaciones pedagógicas para la educación en seguridad vial <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9388">https://ansv.gov.co/es/escuela/9388</a>

3. Seguridad vial y movilidad: Desarrollo de conceptos en Seguridad Vial, y principios: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial ENMA	Ministerio de transporte <a href="https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10751/movilidad-activa/">https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10751/movilidad-activa/</a>	No aplica
Enfoque Sistema Seguro Visión Cero	No aplica	Enfoque sistema seguro <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9387">https://ansv.gov.co/es/escuela/9387</a>
Conceptos en movilidad segura, activa y sostenible	No aplica	No aplica

4. Enfoque diferencial en la seguridad vial: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Conceptos básicos en el Enfoque Diferencial	CONPES 4080 - 2022: Política pública de equidad de género para las mujeres: hacia el desarrollo sostenible del país	Movilidad Segura: Hablemos de género <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9318">https://ansv.gov.co/es/escuela/9318</a>
Análisis de información diferencial interseccional	<a href="https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/enfoque-diferencial-e-interseccional">https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/enfoque-diferencial-e-interseccional</a>	Siniestralidad vial en Colombia: Diferencias entre hombres y mujeres <a href="https://ansv.gov.co/es/nodo/7529">https://ansv.gov.co/es/nodo/7529</a>

actores de la vía y actores vulnerables		
Prevención de conductas de riesgo y promoción de conductas protectoras	No aplica	No aplica
Competencias en movilidad segura, del saber moverse MEN	<a href="#">Documento_27_Saber_Moverse.pdf</a>	No aplica
Seguridad Vial escolar y de Niñas, niños y adolescentes (NNA). Incluye Panorama mundial y nacional en cifras. Vulnerabilidad de NNA, razón de las normas y necesidad de su vigilancia e inclusión en sistema de fiscalización, Educación vial diferencial por competencias, recomendaciones por modo de transporte, Plan de movilidad Escolar, promotores escolares en seguridad vial, alternativas de tratamiento de riesgos en entornos escolares, NNA pasajeros y rutas escolares, sistemas de retención infantil.	<a href="#">Normograma Actualizado ENERO_2023.xlsx</a> <a href="#">KIT_GUIAS_SV_ESCOLAR-NNA</a>	<a href="#">Info General ANSV - PME.pdf</a>

7. Vehículos seguros: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Estándares internacionales de seguridad vehicular	No aplica	
Consumidores informados y exigentes	No aplica	Vehículos seguros,
Sistemas generales de los vehículos	No aplica	
Sistema de seguridad activa y pasiva de los vehículos	No aplica	
Evaluación de la conformidad. revisión técnico-mecánica	No aplica	No aplica
Reglamentos y estándares técnicos colombianos para los vehículos seguros.	No aplica	No aplica

8. Atención a víctimas: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Gestión de Atención a víctimas (Pilar estratégico de Atención y Rehabilitación de Víctimas de siniestros viales del Plan Nacional de Seguridad Vial, generalidades, conceptos básicos, diagnóstico panorama de víctimas, normatividad)	<a href="#">Guía Iberoamericana de Atención a víctimas viales</a> <a href="#">FICV1.PDF</a> <a href="#">1-DOCUMENTO-SEGURIDAD-VIAL-Y-DISCAPACIDAD.pdf</a>	<a href="#">Capacitación en primer respondiente ante siniestros viales</a> <a href="#">Técnicas de investigación de siniestros viales laborales</a> <a href="#">Traslado seguro de víctimas de siniestros viales en Colombia</a>
Cómo actuar ante un siniestro vial (PAS, activación de la emergencia)	No aplica	<a href="#">Traslado seguro de víctimas de siniestros viales en Colombia</a>
Actos Urgentes y Funciones de Policía Judicial. Seguridad vial y buenas prácticas en vehículos de emergencia. Acompañamiento psicosocial y jurídico a familiares y víctimas de siniestros viales	<a href="#">221111 ABC Víctimas en accidentes de tránsito.pdf</a>	<a href="#">Gestión de la Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales</a> <a href="#">Salud mental post siniestro vial</a>
Herramientas para comunicar la noticia de un siniestro vial a familiares y allegados.	No aplica	

9. Fortalecimiento y gestión institucional de la SV: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Orientación para la toma de decisiones administrativas, de planeación y operativas para ejecución en contexto rural y urbano	No aplica	No aplica
Gestión territorial de la seguridad vial, (Comité Local de Seguridad Vial y Consejo Territorial de Seguridad Vial).	No aplica	No aplica
Plan Local de Seguridad Vial como instrumento de planificación. Aportes desde la intersectorialidad: Desarrollo de capacidades técnicas, tecnológicas,	<a href="#">Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Locales.pdf</a>	No aplica

Enfoque etario (niñez -urban 95- personas mayores)	Urban 95: <a href="https://bernardvanleer.org/solutions/urban95/">https://bernardvanleer.org/solutions/urban95/</a> Política nacional de envejecimiento humano y vejez	Prevención del riesgo vial en niñas y niños como pasajeros y acompañantes: Rutas Escolares, TP, Vehículos y SRI <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9287">https://ansv.gov.co/es/escuela/9287</a> Recomendaciones en seguridad vial para niñas, niños y adolescentes (NNA) <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/4604">https://ansv.gov.co/es/escuela/4604</a> Movilidad segura: Un asunto de inclusión <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9759">https://ansv.gov.co/es/escuela/9759</a> Movilidad peatonales - persona mayor <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9758">https://ansv.gov.co/es/escuela/9758</a>
Enfoque de género (movilidades del cuidado, encadenadas y poligonales)	<a href="https://www.mujeresenmovimiento.net/recursos/genero-y-movilidad">https://www.mujeresenmovimiento.net/recursos/genero-y-movilidad</a>	Movilidad Segura: Hablemos de género <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9318">https://ansv.gov.co/es/escuela/9318</a>
Esterotipos de género y nuevas masculinidades)	Movilidad y Esterotipos de género <a href="https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/220401_Ficha_tecnica_investigacion_movilidad_y_genero.pdf">https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/220401_Ficha_tecnica_investigacion_movilidad_y_genero.pdf</a> <a href="https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento_tecnico_investigacion_genero.pdf">https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento_tecnico_investigacion_genero.pdf</a>	Guía de estrategias sobre comportamientos de riesgo en la vía y estereotipos de género <a href="https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/8946">https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/8946</a>
Enfoque de discapacidad (movilidades reducidas temporales o permanentes, diseño universal, accesibilidad).	Ley estatutaria 1618 de 2013 "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad"	Movilidad segura: Un asunto de inclusión <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9759">https://ansv.gov.co/es/escuela/9759</a>

Contenidos Específicos

5. Infraestructura segura: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Lineamientos y especificaciones técnicas para el diseño, construcción y operación de infraestructura segura en vías urbanas, rurales y pasos urbanos	No aplica	Metodología zonas laterales: <a href="https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7949">https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7949</a> Sistemas de contención vehicular: <a href="https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7951">https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7951</a> Orientaciones para Pasos peatonales: <a href="https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7950">https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/7950</a>
Estrategias para la gestión de velocidad y el control como metodologías actuales para el desarrollo de intervenciones de pacificación, así como de las técnicas para el desarrollo de intervenciones urbanas (ITS, aplicaciones e interacción con dispositivos electrónicos)	No aplica	Guía práctica sensibilización velocidad: <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/6886">https://ansv.gov.co/es/escuela/6886</a> Ova de la guía: <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9059">https://ansv.gov.co/es/escuela/9059</a> Talleres: <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/4704">https://ansv.gov.co/es/escuela/4704</a> <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/4703">https://ansv.gov.co/es/escuela/4703</a> Foto detección: <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9725">https://ansv.gov.co/es/escuela/9725</a>

6. Comportamiento seguro: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Ciudad educadora: Espacio público como escenario socializador y de convivencia la Vía como espacio público (vía peatonal, medidas de ciclo inclusión).	No aplica	Señales de tránsito: el sentido de la norma de tránsito como acuerdo social de protección de la vida <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9299">https://ansv.gov.co/es/escuela/9299</a>
Modos de Transporte escolar y la seguridad vial en niños, niñas y adolescentes. Educación vial.	<a href="#">Ley_1503_de_2011.pdf</a>	Prevención del riesgo vial en niñas y niños como pasajeros y acompañantes: Rutas Escolares, TP, Vehículos-SRI <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9287">https://ansv.gov.co/es/escuela/9287</a>
Ciencias del comportamiento – modelos comportamentales- Orientaciones pedagógicas para la educación en seguridad vial	No aplica	Modelo Cambio comportamental <a href="https://ansv.gov.co/es/escuela/9388">https://ansv.gov.co/es/escuela/9388</a>
Psicología del tránsito: factores humanos que afectan el comportamiento en seguridad vial	No aplica	No aplica
Percepción de riesgo y comportamientos de riesgo frecuentes (OMS)	No aplica	No aplica
Comportamiento humano en la siniestralidad,	No aplica	No aplica

operativas. Articulación y alianzas estratégicas con el sector público y privado, y que permitan la gestión de recursos.		
Liderazgo: Protagonismo de la comunidad sobre el interés individual. Bienestar colectivo. /Buena comunicación, Resolución de conflictos. Capacidad de inspirar a la comunidad. Liderazgos femeninos, Gamificación y didáctica. Planeación estratégica.	No aplica	No aplica

10. Herramientas e instrumentos para la gestión de la seguridad vial: 12 horas

Temática	Referentes	Recursos Escuela Virtual
Diagnóstico y reconocimiento de riesgos: Fuentes de información, instrumentos para la recolección de información, análisis de datos para la toma de decisiones, y Observatorios territoriales	No aplica	No aplica
Servicios de tránsito, cadena logística de atención de siniestros, proceso infracciones de tránsito, proceso contravencional, y retos administrativos en los procesos de control de un organismo de tránsito. Gestión y trabajo con actores viales, especialmente actores vulnerables: Motociclista, ciclista y peatón.	No aplica	No aplica
Planes Estratégicos de Seguridad Vial y Plan de Movilidad Escolar (tener en cuenta la nueva normativa, está en construcción las nuevas guías)	No aplica	No aplica
Estrategias comunicacionales y pedagógicas de prevención, promoción y difusión. Comunicaciones estratégicas como promotoras de cambio comportamental	No aplica	No aplica

4.3 Cooperación activa en grupos de Participación Ciudadana

Los líderes y lideresas que tengan una cooperación activa en la planeación, ejecución y seguimiento en las actividades de los grupos de Participación Ciudadana que se desarrollarán en los diferentes departamentos y municipios del país, se tendrán en cuenta para la vinculación a la RNLSV.

4.3.1 Grupos de Participación Ciudadana

Es un proceso de toma de decisiones que crea una relación bidireccional entre las entidades públicas y los ciudadanos; a través de la participación ciudadana se puede incorporar la visión y experiencia de la ciudadanía (desde una perspectiva de usuaria de servicios públicos) en el diseño, redefinición y/o mejora de la prestación de servicios y sus trámites.

4.3.2 Conformación de los grupos de Participación Ciudadana

Con respecto a la conformación de los grupos de participación ciudadana, se sugiere verificar el documento desarrollado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial denominado "ABC para la conformación de grupos de participación ciudadana", [https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/2024/Gobernanza/ABC\\_Grupos\\_Participacion\\_Ciudadana.pdf](https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/2024/Gobernanza/ABC_Grupos_Participacion_Ciudadana.pdf).

4.4 Diagnóstico

Durante la reunión grupos de Participación Ciudadana, los líderes, lideresas, ONG y demás organizaciones que estén vinculadas a ella, podrán mencionar las dificultades, problemáticas y demás acciones que consideren se puedan tratar en estas mesas, con el fin de registrarlas en el formato "matriz acciones de mejora", con el propósito de registrar las acciones de mejora y así mismo priorizarlas dentro de un plan de trabajo, con acciones a corto, mediano y largo plazo.

4.5 Evaluación y retroalimentación

Al finalizar las acciones, se propone realizar una evaluación y retroalimentación de las mismas, esto con el fin de seguir mejorando en el propósito de los comités de seguridad vial de cada territorio.

4.6 Alianzas Estratégicas

Una Alianza Estratégica es el canal a través del cual la RED establece un acuerdo gana-gana con un socio público, privado, sector social, academia y/o comunidad internacional, que tiene un conocimiento sobre un tema determinado y/o cuenta con capacidades técnicas o recursos financieros, con los que se puede incrementar el beneficio de la cooperación internacional y potencializar el intercambio de experiencias que agreguen valor, en áreas al desarrollo de la RED.

**4.6.1 Características de una alianza Estratégica**

- Toda AE es única. (Hecha a la medida)
- Todas las partes aportan recursos a la AE. Se debe entender esto con base al apalancamiento de Recursos: Las Alianzas pueden movilizar recursos adicionales para escalar o replicar proyectos. El apalancamiento de recursos no es únicamente financiero. Valiosas contribuciones en forma de conocimiento y capacidades técnicas pueden ser igualmente movilizados bajo el marco de alianzas estratégicas.
- Objetivo claro y definido conjuntamente.
- Agrega Valor y produce resultados tangibles.
- Comparte riesgos y beneficios.
- Apoya Iniciativas Innovadoras y Sostenibles. Entendemos por Innovación: las Alianzas pueden movilizar innovación y conocimiento de gran valor tanto para la Agencia como para los actores involucrados. Esta innovación y conocimiento es susceptible a la réplica y escalamiento en otros escenarios. La innovación propone cambios que optimizan los escenarios donde se implementan las AE.
- Contribuye al Posicionamiento de los actores involucrados y visibiliza los logros del proyecto.
- Alcance a mediano y largo plazo.
- Posicionamiento (Validadoras): Busca generar, aumentar y consolidar el posicionamiento de la Agencia y de las alianzas, así como aumentar el respaldo de actores estratégicos.
- Apalancamiento de Recursos (Tradicional): Aumentar la cooperación con los actores que dispongan de recursos financieros y/o en especie, para el apoyo y fortalecimiento de proyectos o programas de desarrollo.
- Intercambio de Conocimiento (Técnicas): Intercambio y transferencia de asistencia técnica, buenas prácticas, experiencias y otros conocimientos.

**4.7 Participación activa de los grupos de Participación Ciudadana**

El equipo de tutores y tutoras de la ANSV realizará una evaluación constante de todas las actividades realizadas por los grupos de valor, así mismo, como los líderes y lideresas se desempeñan con otras organizaciones, lo cual tendrá una repercusión al momento de escoger que organizaciones se vincularán en la RNLLSV. Con el fin de que sea un proceso imparcial, los tutores y tutoras tendrán que diligenciar el formato "Seguimiento a organizaciones sociales" el cual tendrá todas las acciones realizadas por la organización.

**4.8 Vinculación RNLLSV**

Se realizará una reunión con todos los tutores y tutoras que hicieron parte del proceso de la RNLLSV en donde se verificará cada formato de "seguimiento a organizaciones sociales" el cual será la base para escoger a las mejores organizaciones, líderes, lideresas y de esta forma vincularlas a la RED.

**5. BENEFICIOS DE LA RNLLSV**

Las personas que logren vincularse a la Red Nacional de Líderes y Lideresas, por su compromiso y trabajo con la comunidad, obtendrán algunos beneficios mencionados a continuación:

**5.1 Capacitaciones, talleres y charlas**

Para el desarrollo de las capacitaciones, talleres y charlas, se debe partir de la premisa de la necesidad de cada organización o liderazgo, así mismo de la identificación de los tutores y tutoras de la ANSV de las temáticas que esta entidad desarrolla, por lo cual, tomaremos el cronograma realizado en el punto 4.3 "Temáticas importantes" el cual se tendrá que llegar a un acuerdo con los grupos de valor, con el fin de pactar horarios y días para su ejecución.

Para el desarrollo de estas charlas se puede implementar la aplicación Teams, así mismo se sugiere aplicar otros recursos para Gamificar la presentación y aumentar la atención de los participantes, estas herramientas pueden ser:

- Kahoot <https://kahoot.com/>
- Flipquiz <https://flipquiz.me/>
- Quizizz <https://quizizz.com/?lng=es-ES>
- Nearpod <https://nearpod.com/>

La gamificación nos permite emplear diversos recursos y herramientas en nuestros talleres que ayudarán al equipo de la ANSV a motivar a los participantes, personalizar las actividades y contenidos en función de las necesidades de cada grupo de valor, a favorecer la adquisición de conocimientos y mejorar la atención. Así mismo, los líderes y lideresas podrán replicar estas actividades en sus territorios para fortalecer los conocimientos en seguridad vial.

**5.2 Acciones en territorio**

Las acciones en territorio serán fundamentales para el fortalecimiento de la organización social y la presencia de la entidad en el territorio, es por esto, que, para el presente punto, se sugiere organizar mancomunadamente con los líderes y lideresas que tengan mayor participación dentro del proceso, actividades en sus liderazgos y con la comunidad tales como:

**5.3 Acciones por grupo de valor**

Las acciones aquí desarrolladas se enfocarán en la especialidad de cada grupo de valor, esto se entiende por el objetivo o la dinámica que cada uno de ellos realiza en territorio, por lo cual damos unos ejemplos a continuación:

- Motociclistas y movilidad activa: Salidas a recorrer el territorio, donde además de conocer y reconocer una ruta o lugar popular del territorio, se realice un pequeño taller para fortalecer el tejido colaborativo por la seguridad vial entre grupos de valor que tienen el mismo objetivo.
- Red de mujeres y nuevas masculinidades: Tejiendo red: Encuentros con enfoque de género. Actividades entre las cuales se resaltarán los encuentros con mujeres por la seguridad vial y los encuentros de nuevas masculinidades por la seguridad vial.
- Discapacidad: Actividades de sensibilización y concientización actividad que promueve la creación de actitudes positivas de respeto, solidaridad, valoración y tolerancia frente a la discapacidad.

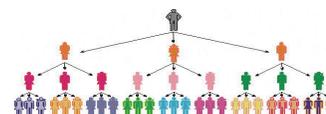
**5.4 Acciones que integren dos o más grupos de valor**

Como ya se ha mencionado a lo largo del documento, uno de los principales objetivos de la presente RED es poder construir tejido colaborativo por la seguridad vial. Es por esto que, para esta actividad, la función de los tutores y tutoras de los grupos de valor es ser un puente entre los diferentes liderazgos que hay en el territorio con el fin de desarrollar una estrategia en la cual se implemente una actividad donde se vinculen mínimo 2 grupos de valor, con el fin de iniciar la creación de tejido colaborativo por la seguridad vial.

**5.5 Estrategia "Cadena de Liderazgos"**

Un líder o lideresa se caracteriza por motivar a su comunidad, este es capaz de persuadir a los demás, crear relaciones benéficas en su territorio y a su vez, de crear nuevos liderazgos los cuales lo puedan tomar como un referente.

Es por esto que la estrategia "Cadena de Liderazgos" tiene como objetivo motivar a los líderes que están en la RNLLSV a que sean mentores, guías, facilitadores, consejeros de tres nuevos liderazgos en seguridad vial y estos a su vez, cuando se consoliden como líderes de su territorio puedan apadrinar a otros 3 futuros líderes en seguridad vial.



**5.6 Encuentro Nacional de Líderes y Lideresas Por La Seguridad Vial**

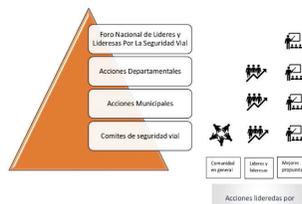
Anualmente se realizará el encuentro nacional de líderes o lideresas por la seguridad vial, espacio en el cual se tendrá como objetivo los siguientes aspectos:

- Establecer un espacio de rendición de cuentas y presentación de resultados y retos de la ANSV.
- Desarrollo de mesas de diálogo, escucha y participación, que permitan tejer red en conjunto y poder establecer hojas de ruta para las acciones a desarrollar por parte de la entidad.
- Apoyar y visibilizar los liderazgos territoriales (ciudadanos y estatales)
- Consolidar canales de comunicación y participación ciudadana.
- Socializar buenas prácticas territoriales y gestar espacios de trabajo colaborativo.

Para estos encuentros es fundamental incorporar los objetivos indicados en el apartado 3.5 Red nacional de Líderes y Lideresas por la seguridad vial con enfoque de género y diferencial.

**6. ESTRUCTURA INTERNA DE LA RNLLSV**

La RNLLSV tendrá varios niveles de acciones con respecto a las actividades que desarrollarán sus integrantes en el territorio, estas acciones tendrán lugar a nivel municipal, departamental y en todo el territorio nacional.



**7. CAJA DE HERRAMIENTAS**

Con el fin de fomentar el uso de los elementos retroreflectivos en los municipios priorizados, y así mismo apoyar a los liderazgos en territorio, se realizará la entrega de algunos elementos a los líderes, lideresas, organizaciones sociales e IES, ya que un líder de la comunidad es una persona que tiene una autoridad y relevancia que, por tanto, es capaz de persuadir y cambiar el comportamiento y las decisiones de quienes lo rodean.

NO.	UNIDADES POR KIT	TOTAL, TODOS LOS KIT	Características Técnicas.
1	20	5.000	Corta vientos 100% REFLECTIVA 
2	20	5.000	Manilla de emergencia de silicona antialérgica, ajustable a cualquier medida. / Placa de acero inoxidable Grabado en laser datos personales del usuario. 
3	20	5.000	Cinta Reflectiva para tobillo / Ajuste con velcro lona de alta resistencia / Medida: 35 x 5 cm cada cinta 

**ANÁLISIS LÍDERES Y LIDERESAS 2024**

A raíz de los datos adquiridos por medio de la ficha de inscripción en la plataforma Microsoft Forms a corte del 1 de diciembre del 2023, donde todos los líderes y lideresas han depositado sus datos con el fin de obtener más información de la RNLLSV, estos son los datos a la fecha:  
Inscritos: 351 personas interesadas para el proceso que se llevará en el año 2024 con respecto a la RED

**3. SEXO**

- 1. Hombre 173
- 2. Mujer 173
- 3. Interssexual 0
- 4. Prefero no decirlo 1

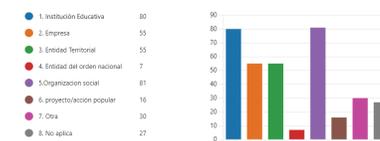


Al verificar el tipo o clase de entidades a las que representan las personas inscritas, se evidencian los

**siguientes datos**

**13. CLASE DE LA ENTIDAD Y/O ORGANIZACION**

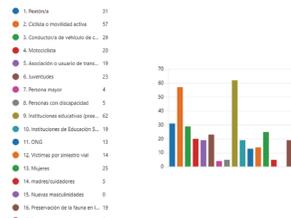
Más detalles



Con respecto a los grupos de valor que se han registrado, se evidencia que los más interesados son las instituciones educativas, seguido por los ciclistas o movilidad activa.

**14. ¿A QUÉ GRUPO DE VALOR CONSIDERA QUE PERTENECE SU ORGANIZACIÓN O LIDERAZGO?**

Más detalles



Uno de los objetivos de la presente RED, es poder compartir las experiencias exitosas y como estas pueden ser replicadas en los diferentes municipios del país, por ende, es fundamental la experiencia de la personas y organizaciones inscritas, donde cerca de un 43.7 cuentan con más de 5 años de experiencia en la organización.

**16. ¿CUANTOS AÑOS LLEVA DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN, EMPRESA O LIDERAZGO?**

Más detalles



Para el año 2024, estaremos presentes en 25 de los 32 Departamentos del país, lo cual representa un 78.12% del total de departamentos del país.

**Bibliografía**

- ANSV. (2022). *ORIENTACIONES PEDAGOGICAS EN EDUCACION EN SEGURIDAD VIAL*. Bogotá.
- Cristina Bicchieri. (2016). *Cómo Diagnosticar, Medir y Cambiar las Normas Sociales*. Oxford University Press.
- Davis & Newstrom. (2003). *Influencia del liderazgo sobre el clima organizacional*.
- Departamento Administrativo de la Función Pública. (2017).
- GIZ. (2013). *GIZ Alemania*.
- Jóvenes por la Seguridad Vial. (2020). *DECLARACIÓN GLOBAL DE LOS JÓVENES POR LA SEGURIDAD VIAL. ROAD SAFETY*.
- LEY 1503. (2011). Bogotá: Congreso de la República.
- MEN. (s.f.). *Ministerio de Educación Nacional*. Obtenido de Ministerio de Educación Nacional : [https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles-355413\\_recurso\\_pdf\\_FAQ.pdf](https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles-355413_recurso_pdf_FAQ.pdf)

Ministerio de Defensa . (2022). Cartilla de Género . *Cartilla de Género* .

Naciones Unidas. (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible .

Observatorio de igualdad de género. (2019). *Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe*.

PNUD. (2006). Guía para la transversalización de género . *Guía para la transversalización de género*.

Pública, D. A. (2017).

UNESCO. (2012). Fácil guía 2: liderazgo y organización.

WHO. (2023). *Global status report on road safety*.

(C. F.).

## ESTABLECIMIENTOS PÚBLICOS

Instituto Geográfico Agustín Codazzi  
Territorial del Meta

RESOLUCIONES

### RESOLUCIÓN NÚMERO 50-000-035-2024 DE 2024

(abril 22)

por medio de la cual se ordena el inicio del proceso de actualización catastral con enfoque multipropósito en las zonas rural y urbana del municipio de El Dorado del departamento del Meta.

El Director Territorial del Meta del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Igac), en uso de las facultades legales, y en especial de las que le confiere el artículo 30 del Decreto número 846 de 2021, en concordancia con lo establecido en el artículo 3.8.3. de la Resolución número 1040 del 8 de agosto de 2023 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Igac), y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3° de la Ley 14 de 1983 establece que: “Las autoridades catastrales tendrán a su cargo las labores de formación, actualización y conservación de los catastros, tendientes a la correcta identificación física, jurídica, fiscal y económica de los inmuebles”.

Que el artículo 24 de la Ley 1450 de 2011, determina que: “Las autoridades catastrales tienen la obligación de formar catastros o actualizarlos en todos los municipios del país dentro de periodos máximos de cinco (5) años, con el fin de revisar los elementos físicos o jurídicos del catastro originados en mutaciones físicas, variaciones de uso o de productividad, obras públicas o condiciones locales del mercado inmobiliario. Las entidades territoriales y demás entidades que se benefician de este proceso, lo cofinanciarán de acuerdo a sus competencias y al reglamento que expida el Gobierno nacional”.

Que el artículo 79 de la Ley 1955 de 2019 modificado por el artículo 43 de la Ley 2294 de 2023 Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, dispone que:

“La gestión catastral es un servicio público prestado directamente por el Estado, que comprende un conjunto de operaciones técnicas y administrativas orientadas a la adecuada formación, actualización, conservación y difusión de la información catastral con enfoque multipropósito, para contribuir a la prestación eficiente de servicios y trámites de información catastral a la ciudadanía y a la administración del territorio en términos de apoyo para la seguridad jurídica del derecho de propiedad inmueble, el fortalecimiento de los fiscos locales y el apoyo a los procesos de planeación y ordenamiento territorial, con perspectiva intercultural.”(...).

Que el mismo artículo menciona que “La gestión catastral está a cargo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Igac) en su condición de máxima autoridad catastral nacional y de los entes territoriales y esquemas asociativos de entes territoriales que aquel habilite a solicitud de parte, previo cumplimiento de las condiciones que garanticen su idoneidad como prestadores del servicio público (...)”.

Que el artículo 1° del Decreto número 148 de 2020 modificó el artículo 2.2.2.1.1. del Decreto número 1170 de 2015, y define el Catastro con enfoque multipropósito como: “(...) aquel en el que la información que se genere a partir de su implementación, debe servir como un insumo fundamental en la formulación e implementación de diversas políticas públicas, contribuyendo a brindar una mayor seguridad jurídica, la eficiencia del mercado inmobiliario, el desarrollo y el ordenamiento territorial, integrada con el registro público de la propiedad inmueble, digital e interoperable con otros sistemas de información del territorio, y que provea instrumentos para una mejor asignación de los recursos públicos y el fortalecimiento fiscal de los territorios”.

Que el mismo artículo define la gestión catastral, así: “(...) La gestión catastral es un servicio público que comprende el conjunto de operaciones técnicas y administrativas necesarias para el desarrollo adecuado de los procesos de formación, actualización, conservación y difusión de la información catastral, por medio de los cuales se logra la identificación y mantenimiento permanente de la información física, jurídica y económica de los inmuebles del país. La gestión tiene implícito el multipropósito, el cual contribuye en la conformación catastral de un sistema catastral integral, completo, actualizado, confiable, consistente con el registro de la propiedad inmueble, digital e interoperable con otros sistemas de información del territorio”.

Que el artículo 2.2.2.2 del Decreto número 1170 de 2015 modificado por el artículo 1° del Decreto número 148 de 2020, dispone:

“**Procesos de la gestión catastral.** La gestión catastral comprende los procesos de formación, actualización, conservación y difusión de la información catastral, así como los procedimientos de enfoque multipropósito(...); y en relación con el proceso de actualización establece:

(...)

b) **Proceso de actualización catastral.** Conjunto de actividades destinadas a identificar, incorporar o rectificar los cambios o inconsistencias en la información catastral durante un periodo determinado. Para la actualización catastral podrán emplearse mecanismos diferenciados de intervención en el territorio, tales como:

Métodos directos, indirectos, declarativos y colaborativos, así como el uso e integración de diferentes fuentes de información que den cuenta de los cambios entre la base catastral y la realidad de los inmuebles. En ningún caso, para actualizar la información de un área geográfica, será obligatorio adelantar levantamiento catastral en la totalidad de inmuebles” (...).

Que el artículo 3° del Decreto número 846 de 2021 señala que el Igac tiene dentro de sus objetivos, el de:

“(...) ejercer como máxima autoridad catastral nacional, formular y ejecutar políticas y planes del Gobierno nacional en materia de cartografía, agrología, catastro, geodesia y geografía, mediante la producción, análisis y divulgación de información con el fin de apoyar los procesos de planificación y ordenamiento territorial. Así mismo, prestará por excepción el servicio público de catastro, en ausencia de gestores catastrales habilitados.” Que el artículo 30 del Decreto número 846 del 29 de julio de 2021, mediante el cual se modificó la estructura del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, señala que son funciones de las Direcciones Territoriales, entre otras, las siguientes:

(...)”5. Desarrollar y aplicar los procesos y proyectos relacionados con la prestación del servicio público catastral por excepción, en su jurisdicción.

(...)”7. Expedir los actos administrativos que se requieran para el cumplimiento de sus funciones (...).”

Que el artículo 4.2.9. de la Resolución Igac 1040 de 2023, determina los actos administrativos obligatorios a expedirse para los procesos de formación y actualización catastral en los siguientes términos: “**Actos administrativos obligatorios para los procesos de formación y actualización catastral.** Los gestores catastrales son responsables de expedir los actos administrativos necesarios para dar inicio y cierre a los procesos de formación y actualización catastral. **El acto administrativo de inicio deberá especificar el tipo de proceso y las zonas, municipio o municipios a formar o actualizar.** Este acto administrativo es de carácter general y debe ser publicado en los términos de la Ley 1437 de 2011 o la norma que la modifique, adicione o derogue”.