

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

**PROYECTO INVERSIÓN 7907
CÓDIGO BPIN 2021110010003**

**CONSOLIDACIÓN DEL CENTRO DE ORIENTACIÓN A
VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES DE BOGOTÁ**

**PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO
SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”**

AÑO DE FORMULACIÓN 2021

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Contenido

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN	4
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	4
1.1. Participación ciudadana	5
2. Contribución a la política	6
2.1. Plan Nacional de Desarrollo	6
2.2. Plan Distrital de Desarrollo	6
2.3. Planes Maestros	7
2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible	7
3. Problemática	7
3.1. Identificación de las causas que general el problema	10
3.1.1. Causas directas:	10
3.1.2. Causas indirectas:	10
3.2. Identificación de efectos generados por el Problema	10
3.1.2. Efectos directos:	10
3.2.2. Efectos indirectos	10
3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema:	11
3.3.1. Magnitud del problema	13
3.4. Justificación	14
4. Participantes	15
4.1. Registro o identificación de participantes	16
4.2. Análisis de los Participantes	17
5. Población	17
5.1. Identificación de la población afectada	18
5.2. Determinación y caracterización de la población objetivo de la intervención	18
5.3. Características demográficas de la población objetivo	19
6. Objetivos	19

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

6.1.	Objetivo General- Propósito.....	20
6.2.	Objetivos Específicos.	20
7.	Alternativas.....	21
MÓDULO II- PREPARACIÓN		21
8.	Necesidades	21
9.	Análisis técnico de la alternativa seleccionada.....	22
9.1	Registro de acciones generales programadas en cada vigencia	28
10.	Localización.	28
11.	Cadena de valor.....	29
11.1.	Metas proyecto de inversión/actividades	31
11.2	Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas.....	33
11.3	Costos de la alternativa de solución (insumos corresponden exactamente a los de la MGA Web) 33	
12.	Riesgos.....	34
13.	Ingresos y beneficios.....	35
MÓDULO III- PROGRAMACIÓN		37
14.	Indicadores de producto	37
15.	Indicador de gestión	38
16.	Esquema Financiero.....	38
16.1.	Clasificación presupuestal.....	38
16.2.	Flujo Financiero	39
16.3.	Componentes.	39
17.	Otros aspectos.....	40
18.	Actualizaciones.....	40
19.	Datos del responsable del proyecto.....	41
Bibliografía.....		42

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN

1. Antecedentes y descripción de la situación actual

Inicialmente, es fundamental situar el desarrollo del presente proyecto como parte de los temas relacionados con la seguridad vial en la ciudad. Por lo que vamos a presentar un panorama general de la siniestralidad, que, por las últimas tendencias de políticas públicas, se sitúa como un problema de salud pública que supera en número de víctimas mortales de otras causas como enfermedades, conflicto armado o suicidio. Esta problemática ha dejado más de 11 mil víctimas fatales en lo que va del siglo XXI en Bogotá. Aunque es destacable que entre el 2000 y 2003 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2003 a 2021, la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito ha quedado en una estacionalidad entre los 500 y los 650 muertos por año. Sin embargo, cabe destacar que la ciudad cuenta con tres años consecutivos disminuyendo el total de muertes por siniestros de tránsito y para el 2019 registró el número más bajo desde que se tiene registro histórico (año 1997).

Cerca del 94% de las muertes por siniestros viales son usuarios vulnerables de la vía como peatones, motociclistas y ciclistas. Aun cuando las cifras de mortalidad y morbilidad en el distrito han disminuido, para la administración distrital el objetivo es reducir a cero las muertes y lesiones por causa de la ocurrencia de siniestros viales y los factores de riesgo que más contribuyen a las lesiones graves y muertes en el tránsito.

Uno de los factores que más contribuyen a la ocurrencia de siniestros es la velocidad, que además de ser un factor causal en los siniestros mortales, es un agravante de las consecuencias de todos los siniestros, ya que la gravedad de estos está directamente relacionada con la velocidad. Al aumentar la velocidad aumenta la ocurrencia de siniestros, a la vez, una reducción en la velocidad supone una reducción significativa del riesgo de siniestros y la mitigación de sus consecuencias. De ahí la importancia de la gestión de velocidad que incluye medidas destinadas a limitar los efectos de la velocidad excesiva e inadecuada.

Bajo este escenario, se hace necesaria la implementación de diferentes estrategias y medidas, encaminadas a reducir los índices de mortalidad y morbilidad en el Distrito Capital, y ofrecer condiciones seguras de movilidad para la población en general, así como de fortalecer los procesos de atención a víctimas en el curso de las situaciones de siniestro viales. La Oficina de Gestión Social (OGS) de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), es la encargada de gestionar la implementación y operación el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá D.C. –COVSV.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

A partir de un ejercicio de Consultoría desarrollada por la Secretaría Distrital de Movilidad en 2018-2019 se establecieron las condiciones necesarias para iniciar la operación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales COVSV.

El COVSV inició operación el 01 de diciembre de 2020, en este se le brinda atención psicológica, jurídica y social a los ciudadanos que se acerquen al centro con el fin que obtengan información acerca de los que deberán hacer en términos jurídicos para la reclamación de pólizas, seguros etc., dar orientación psicológica con el fin de dar recomendaciones para hacer frente a los eventos emocionales que se puedan presentar post siniestro vial. La orientación social se enfoca en evaluar las condiciones sociales que las víctimas pudieron verse afectadas después del siniestro vial.

Es muy importante resaltar la necesaria interrelación que existe entre todas las acciones de Seguridad Vial que se ejecutan por parte de la administración. La estrategia de Seguridad Vial de la ciudad que incluye acciones de varias entidades y varias de las dependencias de la ciudad tiene en el Centro un nuevo esquema de apoyo de la globalidad de ese sistema integrado de acciones institucionales que fortalecen las apuestas de reducción de las siniestralidades y que responde a una necesidad que hasta el momento no había sido atendida, aunque había sido largamente evidenciada. Para esta apuesta resulta fundamental poder usar el conjunto de las fuentes de financiación, especialmente aquellas vinculadas con el tema de Multas.

1.1. Participación ciudadana

Con el propósito de crear un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad, la Administración Distrital promocionó y garantizó escenarios participativos para recoger de la ciudadanía, sus aportes en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2020- 2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI.

Se asumió el proceso de planeación participativa, como un espacio de carácter deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital, que busca concretar iniciativas encaminadas a responder efectivamente frente a la complejidad urbana.

Desde este marco de acción, el Programa: Movilidad segura, sostenible y accesible, contó con la participación ciudadana, demostrando la importancia que tiene para la ciudadanía, la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, en la calidad del servicio, su accesibilidad y en el transporte sostenible.

Adicionalmente, la entidad realizó la publicación de la ficha de formulación, en la página web de la entidad, promocionando su consulta y observaciones, para garantizar la participación de los

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

ciudadanos, y su interés en la construcción del proyecto de inversión, de esta forma se recibieron observaciones e ideas que complementaron este documento.

2. Contribución a la política

2.1. Plan Nacional de Desarrollo

Plan Nacional de Desarrollo Pacto por Colombia Pacto por la Equidad	
Componente	Aportes del proyecto
PACTO VI POR EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros. b. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	Dentro del PND se establece la seguridad vial como uno de los insumos principales de diagnóstico de los objetivos y estrategias de este pacto que además se relaciona con los ODS. El presente proyecto desarrollará actividades que están alineadas con los objetivos y estrategias del PND teniendo en cuenta que Bogotá es una ciudad pionera en avances de movilidad y política pública de movilidad. Dentro de los objetivos a apoyar del PND están: Eje A - Objetivo 1. Modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector transporte y logística para alcanzar mayores niveles de eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales. EJE A - Objetivo 1. Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, y construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

2.2. Plan Distrital de Desarrollo

Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
Propósito: 4. Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible Logró: 26. Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional, el sistema integrado de transporte público y la red de ciclorutas. Programa General: 49. Movilidad segura, sostenible y accesible Programa Estratégico: 13. Sistema de movilidad sostenible	Meta PDD 389: Implementar y operar el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

2.3. Planes Maestros

Plan Maestro de Movilidad DECRETO 319 DE 2006	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
Componente Institucional Dentro del PMM actual se plantea el siguiente objetivo relacionado con el proyecto actual.	Meta PDD 389: Implementar y operar el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales.

2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Objetivos de Desarrollo Sostenible 2016 - 2030		
Objetivo	Meta	Aportes del proyecto
ODS Primario: 3. Salud y bienestar	Meta ODS 3.6. De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	El proyecto se relaciona directamente con la meta del ODS 3 en el sentido que define un horizonte de reducción del 20% de víctimas fatales por siniestros de tránsito en la ciudad.

Fuente: Metas ODS validadas para los sectores de la Secretaría Distrital de Planeación. Correo del 21 de junio de 2021 a la OAPI

3. Problemática

Necesidad de informar y orientar a las víctimas por siniestros viales y sus familiares acerca de los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un incidente de tránsito, con el fin de brindarles herramientas para adaptarse adecuadamente a sus nuevas condiciones en la vida. Se reconoce como víctima a toda persona que haya sufrido daño o afectación como consecuencia directa de un siniestro vial.

Para ello, es preciso considerar las afectaciones relacionadas con la siniestralidad vial como un problema de salud pública, y considerar igualmente, estas afectaciones como generadoras de vulnerabilidad en víctimas directas e indirectas, lo cual hace necesaria la articulación de la oferta vinculada a procesos de información, que faciliten el acceso a la misma por personas que se encuentran en grados de vulnerabilidad particular asociados con siniestros viales.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Sin embargo, esta problemática se deriva de la alta siniestralidad vial. En este apartado diferenciaremos las generalidades de la problemática la alta siniestralidad para terminar aterrizando en la problemática asociada a la falta de orientación.

Los usuarios vulnerables son los más afectados por los siniestros de tránsito entre 2017 y 2019, que a la vez se convierten en los potenciales beneficiarios principales del ejercicio del proyecto propuesto. El 94% de las víctimas mortales estuvieron concentradas en estos usuarios. El peatón es el actor vial más afectado por los siniestros en Bogotá, concentra el 48% de las muertes; seguido por los usuarios de motocicleta (34%) y los usuarios de bicicleta (12%).

La siniestralidad vial se ha planteado como un desafío para la salud pública en el ámbito internacional y en el país, con efectos individuales, sociales y económicos. Es así, como desde 1962, el concepto social de seguridad vial, entendido como la prevención de eventos y efectos por accidentes en las vías y la dinámica de su epidemiología, han sido objeto de interés global, con especial liderazgo de la OMS.

En 1974, la Asamblea Mundial de la OMS, adoptó la Resolución WHA27.59, para declarar el accidente de tránsito como un asunto relevante de salud pública y llamar a los Estados miembros a implementar acciones para afrontarlo. Desde 1997, la OMS estableció un departamento de prevención de lesiones y violencia, para desarrollar, entre otras, iniciativas de prevención de los accidentes de tránsito (Cabrera, Velásquez & Valladares, 2009).

En el ámbito nacional existe un marco legal vigente referente a la seguridad vial. En el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, se establece el derecho de todo colombiano “a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad de los habitantes, especialmente los peatones y discapacitados”. La Ley 769 de 2002 por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en cuyo parágrafo 1 del artículo 4, se estableció que el Ministerio de Transporte debía elaborar el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), para disminuir la accidentalidad de tránsito, para entonces establecida como la segunda causa de muerte violenta en el país. El Ministerio en cumplimiento de lo anterior, adoptó mediante Resolución 4101 de 2004, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2004-2008; “Hacia una Nueva Cultura de Seguridad Vial”. Así mismo, en el Decreto 3039 de 2007 para adoptar el Plan Nacional de Salud Pública 2007- 2010, reconoce que muchos de los eventos de salud, como los accidentes viales, son predecibles y modificables en el concurso de diversos actores y la comunidad. Así mismo la resolución 2273 de 2014 establece el Plan Nacional de Seguridad Vial en la vigencia 2011- 2021 que establece que “El impacto de los accidentes de tránsito y sus consecuencias hacen necesario abordar esta problemática con políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, ya que involucran la salud pública, la seguridad de los ciudadanos y la movilidad del país.”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Finalmente, si consideramos las afectaciones relacionadas con la siniestralidad vial como un problema de salud pública y consideramos sus afectaciones como generadoras de vulnerabilidad en víctimas directas e indirectas, es fundamental valorar estas mismas junto a otras carencias, entre ellas socioeconómicas. Para rastrear algunas de esas carencias socioeconómicas se pueden analizar las fatalidades y lesiones de la ciudad por estrato socioeconómico:

	Porcentaje de FALLECIDOS por estrato socioeconómico					
Usuario	1	2	3	4	5	6
Bicicleta	9%	48%	39%	1%	1%	2%
Motocicleta	11%	47%	37%	3%	0%	1%
Peatón	9%	38%	41%	4%	3%	1%
TOTAL	10%	43%	39%	5%	2%	1%
	Porcentaje de LESIONADOS por estrato socioeconómico					
Usuario	1	2	3	4	5	6
Bicicleta	12%	48%	32%	6%	1%	1%
Motocicleta	19%	44%	32%	3%	1%	0%
Peatón	15%	41%	36%	6%	1%	1%
TOTAL	17%	41%	34%	6%	1%	0%

El 92% de los fallecidos son estratos 1, 2 o 3 y realizan el 82% de los viajes

El 82% de los lesionados son estratos 1, 2 o 3 y realizan el 71% de los viajes

Dentro de esta identificación de carencias socioeconómicas situamos la ausencia de una oferta articulada de atención a las personas. Se evidencian actualmente procesos de atención prehospitalaria y hospitalaria asociada a las entidades de salud, que adicional prestan a sus afiliados apoyo psicológico, a partir de la demanda del mismo. Se evidencian también apoyos psicológicos y jurídicos brindados por consultorios universitarios jurídicos y psicológicos. Se encuentra en la administración distrital y otras entidades públicas apoyos de oferta social a personas que se encuentran en situación de emergencia social, así como en proceso de búsqueda de empleo ante dificultades de acceder o insertarse en el mercado laboral. Sin embargo, no hay un espacio de oferta de información que pueda consolidar el conjunto de generar una aproximación directa con el conjunto de las personas víctimas directas e indirectas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Esta problemática se define no por la ausencia de una oferta sino por la falta de articulación de la misma vinculada a procesos de información que faciliten el acceso a la misma por personas que se encuentran en grados de vulnerabilidad particular asociados a su vinculación con siniestros viales.

3.1. Identificación de las causas que general el problema

3.1.1. Causas directas:

- Falta de un esquema consolidado de información, orientación y atención institucional integral para las personas que resulten víctimas directas y/o indirectas en accidentes y/o siniestros viales.

3.1.2. Causas indirectas:

- Ausencia de articulación de la oferta institucional relacionada con los programas sociales vigentes generados por el Distrito en los cuales pueden participar ciudadanía afectada por impactos relacionados con accidentes y /o siniestros viales.

3.2. Identificación de efectos generados por el Problema

3.1.2. Efectos directos:

- Acentuación y/o permanencia de la fragilidad producida por los perjuicios físicos, psicológicos y sociales para la víctimas directas y víctimas indirectas.

3.2.2. Efectos indirectos

- Generalización en la apreciación de los problemas de seguridad vial exclusivamente desde un enfoque preventivo sin atención a las situaciones post accidentes y/o siniestros.
- Fortalecimiento de la percepción de la ciudadanía frente al Distrito de incumplimiento o inexistencia de su rol protector y cuidador de población vulnerable.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla 1. Árbol del problema- Identificación del problema o necesidad

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD - ÁRBOL DE PROBLEMAS			
Efectos que generan la causa de la problemática social	Efecto Indirecto	Generalización en la apreciación de los problemas de seguridad vial exclusivamente como un enfoque preventivo sin atención a las situaciones post accidentes y/o siniestros	Fortalecimiento de la percepción de la ciudadanía frente al incumplimiento o inexistencia del Distrito como protector y cuidador de población víctima de siniestro vial.
	Efecto Directo	Acentuación y/o permanencia de la fragilidad producida por los perjuicios físicos, psicológicos y sociales para la víctimas directas y víctimas indirectas	
Problemática que se debe atender con el proyecto	Necesidad de informar y orientar a las víctimas por siniestros viales y sus familiares acerca de los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un incidente de tránsito.		
Causas que generan la problemática social	Causa Directa	Falta de un esquema consolidado de información, orientación y atención institucional integral para las personas que resulten víctimas directas y/o indirectas en siniestros viales.	
	Causa Indirecta	Ausencia de articulación de la oferta institucional relacionada con los programas sociales vigentes generados por el Distrito en los cuales pueden participar ciudadanía afectada por impactos relacionados con accidentes y /o siniestros viales	

Es así como se responde a la causa directa que define la problemática a la que responde el presente proyecto de inversión. La ausencia de orientación institucional.

3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema:

La administración distrital adoptó la Política de Seguridad Vial Visión Cero¹, con el fin de priorizar la protección de las vidas en el tránsito, y ha enfocado sus esfuerzos en la reducción de muertes y lesionados en las vías. Adicionalmente la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., bajo el decreto 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”

¹ Visión Cero es una política internacional que rechaza la pérdida de vidas en el tráfico y se alinea con la movilidad sostenible en medidas concretas como el diseño de calles seguras para las personas, con pasos y andenes amplios para peatones. Ha sido implementada en varios países como Suecia, Dinamarca, Canadá, Estados Unidos y Brasil, con resultados muy positivos en la disminución de siniestralidad. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2017)

2 COVSV será la sigla usada para hacer referencia al centro de orientación a víctimas de siniestros viales

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

artículo 11, numeral 2, propone la generación de lineamientos para que la ciudad cuente con un sistema de orientación a víctimas de siniestros viales, un espacio para brindar orientación básica sobre la ruta judicial (civil o penal) e intervención psicosocial.

Ante esta necesidad y con base en esa normativa, la Secretaría Distrital de Movilidad abre el proceso de contratación bajo la modalidad de concurso de méritos SDM-CMA-086-2018 y adjudica a VISIÓN & PROYECTOS LTDA., con el objeto de “Estructurar técnica, legal, administrativa y financieramente el COVSV2 en Bogotá D.C.” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2018), desde una perspectiva que integre los enfoques de salud pública, diferencial y de goce efectivo de derechos, que sea el más aceptable y acorde a la estructura del Distrito, y al funcionamiento de algunas de sus entidades u organismos, con el fin de generar un cambio cultural y una conciencia social que tenga correlación entre la entidad y sus usuarios (tomado del informe ejecutivo entregado por VISIÓN & PROYECTOS LTDA como producto de la consultoría SDM-CMA-086-2018).

El centro de orientación a víctimas surge por la necesidad de implementar un proceso de asesoría a las mismas sobre los procedimientos que debe seguir para restablecer los derechos vulnerados tras el incidente de tránsito y con lo mismo solventar la necesidad de orientación institucional que se presenta actualmente. Este además termina siendo uno de los compromisos que hay dentro del Plan Distrital de Seguridad Vial. Va a proveer un esquema consolidado de información, orientación y atención institucional, que, al no atenderse, generará una acentuación y/o permanencia de la fragilidad producida por los perjuicios físicos, psicológicos y sociales para la víctima directa y víctimas indirectas, así como la apreciación por parte de la ciudadanía, de que la seguridad vial es exclusivamente preventiva, sin una atención a las situaciones post accidentes y/o siniestros. Es un espacio donde se brindará información social, jurídica y psicológica, acerca de los trámites que debe hacer después de haberse presentado el siniestro vial. Esto, no solamente va a proveer una visión más amplia sobre el rol que cumple el Estado frente a los temas de la seguridad vial, llevando las acciones de ida y vuelta entre la prevención y la acción posterior.

De igual manera, con la puesta en marcha del centro de orientación a víctimas, se espera brindar insumos para mejorar acciones frente a la seguridad vial de la ciudadanía, por lo que como parte del mismo se realizan varias acciones investigativas que están encausadas a la mejora en seguridad vial a través de la recolección de información de las personas que acuden hacer uso de los servicios ofrecidos por el centro.

Otro elemento que argumenta la operación del Centro de Orientación a Víctimas es la importancia de visibilizar la siniestralidad vial como un problema de salud pública que genera afectaciones en las personas a nivel psicológico, social, económico, jurídico, entre otros, que impactan en su entorno social. De ahí que la atención a las víctimas es también la ocasión para que, desde los procesos de investigación desarrollados, faciliten la comprensión acerca de los

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

aspectos asociados a la siniestralidad vial que se deben tener en cuenta para la construcción y mejoramiento de programas, planes y proyectos de prevención en seguridad vial.

3.3.1. Magnitud del problema

Como primera medida, es fundamental tener una perspectiva del nivel de accidentes de tránsito y de víctimas que generan los mismos. Es así como, el Sistema de Información Georreferenciado de Accidentes de Tránsito (SIGAT) en Bogotá reporta para el año 2019, 18.978 casos atendidos (todos los eventos viales registrados en la base de datos citada) por siniestros viales, las lesiones fatales corresponden a un total de 505 personas fallecidas, 2,7%, y las lesiones no fatales reportan un total de 18.473 personas lesionadas, 97,3%. Así mismo, y de acuerdo al Anuario de siniestralidad vial 2019, se presentó un total de 9.176 personas lesionadas en siniestros viales.

Ahora bien, en atención a que el esquema de atención vinculado con la problemática que se atiende por parte de este servicio es incipiente, innovadora, novedosa, creativa y prácticamente único en el país, y que sólo hasta diciembre de 2020 se dio apertura al Centro de Orientación, a continuación, se relacionan los datos de estas atenciones, los principales canales de comunicación dispuestos para el servicio, el estado de los mismos y el tipo de usuario abordado. Posteriormente se relaciona de manera descriptiva el alcance que el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (desde aquí “ORVI”) ha tenido en los usuarios, mediante el indicador de satisfacción, la gestión documental, la cualificación de los profesionales, las gestiones con otros organismos públicos y privados y los procesos de investigación académica:

TIPO	Número de casos a atendidos
ACOGIDA	18
PSICOLÓGICO	14
JURÍDICO	14
SOCIAL	10
Total Atenciones	56

Se indica frente a la información anterior que, de los 18 casos registrados hasta la fecha, el 100% de estos se encuentran en estado activo, por lo que los canales de orientación están abiertos para los 18 usuarios que hacen uso de los servicios de ORVI. De acuerdo con el tipo de víctima se registra un 67% de víctimas directas del siniestro y un restante de 33% como víctimas indirectas, que se han acercado para recibir asesoría bien porque sus familiares tienen secuelas físicas o porque se han presentado decesos producto del siniestro vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

La percepción general de ORVI, en los usuarios, indica una alta receptividad por parte de los usuarios, mencionando que es un servicio necesario y que habían buscado previamente, sin encontrar resultados; muestra de ello es el *indicador de Satisfacción* del Centro que muestra un resultado de 4.7 de 5 puntos posibles en el último periodo reportado. Las tres líneas de orientación han motivado a los usuarios a hacer de su caso, un servicio integral, ya que, desde el primer contacto, se denota la necesidad de abarcar varios aspectos, que pudieron haber sido afectados por el siniestro presentado.”

²

Así mismo, el Sistema de Información Georreferenciado de Accidentes de Tránsito (SIGAT) en Bogotá reporta para el año 2019, 18.978 casos atendidos (todos los eventos viales registrados en la base de datos citada) por siniestros viales; las lesiones fatales corresponden a un total de 505 personas fallecidas, 2,7%, y las lesiones no fatales reportan un total de 18.473 personas lesionadas, 97,3%.

3.4. Justificación

Con la puesta en marcha del ORVI se busca brindar orientación a las víctimas de siniestros viales para que puedan ajustarse a sus nuevas condiciones de vida. Así mismo, el estudiar la experiencia de las víctimas es de vital importancia para poder entender y mejorar las condiciones de atención y mejorar los tiempos de respuesta ante siniestros, haciendo la gestión más ágil y eficiente la atención de las víctimas de siniestros viales.

Con la atención a víctimas de siniestros viales se tiene la responsabilidad de generar y definir los lineamientos para que la ciudad cuente con un sistema de orientación a víctimas de siniestros viales, donde se promueva la participación de asociaciones de víctimas.

Como se evidencia de acuerdo a las cifras de siniestralidad de la ciudad del Anuario de Siniestralidad Vial de 2018, se presentaron un total de 19.379 víctimas directas y un número de víctimas indirectas desconocido entre familiares, parejas, y otros relativos de cada una de las personas que estuvo involucrada en un siniestro vial y que resultó lesionada o fallecida.

Es para estas personas que se enfrentan a condiciones de vidas para las que no están preparadas, que nace la necesidad de crear un espacio al que puedan acudir luego de un siniestro vial, llenando un vacío del Distrito en la atención a esta población vulnerable. En cuanto a la caracterización de la población a atender de acuerdo a las bases de datos de lesionados y fatalidades de la SDM del año 2019: El 92% de los fallecidos son estratos 1, 2 o 3 y realizan el 82% de los viajes y el 82% de los lesionados son estratos 1, 2 o 3 y realizan el 71% de los viajes.

² Este apartado está basado en Universidad Nacional (2021).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Teniendo en cuenta que, en Bogotá según la Encuesta Multipropósito de 2017, viven en el estrato 1, 2 y 3 hasta 6,9 millones de personas (86,04%); en el 4 habitan 757.923 (9,42%); y en el 5 y 6 apenas 365.459 (4,54%) la mayoría de las víctimas afectadas por siniestros viales, hacen parte de población vulnerable de escasos recursos según la clasificación económica de acuerdo al estrato de la vivienda que habitan. Adicionalmente vale la pena resaltar que, de acuerdo a la clasificación presentada, según el tipo de actor vial de las víctimas la mayoría son peatones, ciclistas o motociclistas lo que indica que es una población en la que se presenta una tasa de motorización baja, como se evidencia en la Encuesta de Movilidad 2019.

Teniendo en cuenta lo anterior y dado que es deber del Distrito reducir las situaciones que pueda agravar las condiciones de calidad de vida de las víctimas, y reducir las brechas de acceso a servicios para reducir las probabilidades de que se den nuevas situaciones de vulnerabilidad a una población ya afectada, se hace necesaria la creación del ORVI, con el cual la SDM busca dar un importante paso en la atención a Víctimas de Siniestros Viales que se ven expuestas a nuevas realidades, como consecuencia de estos sucesos, y, en muchas ocasiones, no cuentan con un organismo que les brinde orientación luego del evento. Siendo una idea pionera en el país, la Secretaría Distrital de Movilidad busca trabajar con el fin de brindar una orientación holística y articulada a las víctimas en la que además se buscará desarrollar procesos de investigación para enriquecer el conocimiento del Distrito en el manejo de este tipo de víctimas.

Por su parte, el Plan Distrital de Desarrollo 2020 - 2024 Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI establece en el Artículo 15: Definición de programas, Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible, la "... (IV) Implementar y operar el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales...", asociado a la Meta sectorial No. 389 del Sector Movilidad, con línea base 2019 igual a cero (0) y meta sectorial a 2024 de uno (1).

4. Participantes

Los participantes se identificaron por su condición de afectar, verse afectados o percibirse como afectados por el desarrollo del proyecto; así las cosas, en el presente numeral se determina quién es la parte interesada, su interés o expectativa y el aporte que puede ofrecer al proyecto.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

4.1. Registro o identificación de participantes

ACTOR	INTERÉS / EXPECTATIVA	POSICIÓN	CONTRIBUCIÓN - GESTIÓN
Entes de Control	Les interesa que se dé estricto cumplimiento a los requisitos normativos y que se haga buen uso de recursos públicos, evidenciado en una gestión transparente.	Cooperante	Pueden ejercer control de tal forma que las actividades y recursos plasmados en el proyecto se cumplan a cabalidad y pueden generar alertas tempranas sobre riesgos
Víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales.	Los habitantes no esperan verse involucrados en siniestros viales. Oferta institucional para la atención de las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales.	Beneficiario	A través de la puesta en operación del COVSV las víctimas recibirán atención en integral en aspectos social, jurídico y psicológico.
Entidades del Distrito	Les interesa tener lineamientos claros sobre la oferta de atención a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales.	Cooperante	A través de las responsabilidades establecidas en el PDSV la responsabilidad frente a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales están orientadas por su misionalidad, así como por los portafolios de bienes y servicios que ofrecen.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

ACTOR	INTERÉS / EXPECTATIVA	POSICIÓN	CONTRIBUCIÓN - GESTIÓN
Colectivos y agrupaciones civiles	Velar por la atención a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales.	Beneficiario / Cooperante	Pueden ejercer control civil y plantear exigencias en representación de los colectivos que representan para mejorar atención a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales, así como también pueden ser aliados para generar estrategias de atención a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales o ayudar a su difusión.

4.2. Análisis de los Participantes

Además de los actores descritos previamente, se tiene que en el marco de la implementación del ORVI se ha trabajado con fundaciones y organizaciones civiles que trabajan con víctimas de siniestros viales que promueven cultura de seguridad vial, a estas entidades se les han socializado los servicios del centro y se espera que se hagan partícipes en las actividades que se hagan dentro de la SDM y en el centro, que sean replicadoras de la información que les fue proporcionada y promuevan el uso de los servicios del centro dentro de sus integrantes o de las personas que se acercan a las fundaciones. De igual forma, los entes de control serán fundamentales en torno a la consolidación de las actividades del Centro por cuanto fortalecerán la gestión administrativa y los procesos de control.

5. Población

Bogotá es la ciudad más grande y capital del país, con un total de 7`834.167 habitantes³, sin contar la población flotante que se moviliza por la ciudad o permanece en ella por un periodo de tiempo determinado. En 2019, poco más del 70% de los fallecidos eran hombres, el 29% del total de

³ Proyecciones de población a nivel departamental. Periodo 2018 - 2050. DANE. Consultado en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

mueres se concentran en jóvenes de ambos sexos entre los 20 y 29 años. En el caso de lesionados, el 63% eran hombres y más de la mitad de las víctimas lesionadas son hombres y mujeres entre 18 y 34 años.

5.1. Identificación de la población afectada.

Para identificar la población afectada hay que tener las estadísticas relacionadas víctimas de siniestros viales que históricamente se han presentado en el Distrito, ya sea por lesiones o por fallecimientos, para quienes el programa cuenta con el eje de atención a víctimas y que se convierten en potenciales beneficiarios de los servicios prestados por el Centro.

Aunque la orientación del proyecto está enfocada en que potencialmente la ciudadanía en general, tanto la población afectada como la población objetivo del proyecto, está definida por su vinculación con un acontecimiento de siniestro vial que haya determinado su condición de víctima directo y/o indirecta.

Población afectada	Cantidad (número)	Fuente (solo fuentes oficiales)
Personas lesionadas en siniestros viales	9176	Anuario de siniestralidad vial, 2019.

5.2. Determinación y caracterización de la población objetivo de la intervención

Aunque la orientación del proyecto está enfocada en que potencialmente la ciudadanía en general, tanto la población afectada como la población objetivo del proyecto, está definida por su vinculación con un acontecimiento de siniestro vial que haya determinado su condición de víctima directo y/o indirecta.

Población afectada	Cantidad (número)	Fuente (solo fuentes oficiales)
Personas lesionadas en	9176	Anuario de siniestralidad vial, 2019.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

sinistros viales

Localización población afectada

Región	Departamento	Municipio	Centro poblado	Resguardo	Específica
		Bogotá.			

5.3. Características demográficas de la población objetivo

Clasificación	Detalle	Cantidad	Fuente
Etaria (edad)	0 a 14 años	1062	
Etaria (edad)	15 a 19 años	930	
Etaria (edad)	20 a 59 años	5792	
Etaria (edad)	Mayo de 60 años	1354	
Grupos étnicos	Población indígena		
Grupos étnicos	Población afrocolombiana		
Grupos étnicos	Población raizal		
Grupos étnicos	Población Rom		
Grupos étnicos	Población Mestiza		
Grupos étnicos	Población Palanquera		
Género	Masculino	3672	
Género	Femenino	5468	
Población vulnerable	Desplazados		
Población vulnerable	Discapacitados		
Población vulnerable	Víctimas		

6. Objetivos.

Informar, orientar y realizar acompañamiento a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales frente a los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un incidente de tránsito.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

6.1. Objetivo General- Propósito.

Nombre del Indicador	Unidad de medida	Meta del Indicador	Verificable a través
416 - Número de Centros de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales implementados y operando (Meta PDD 389)	Número	1	Documento oficial. Plan de Desarrollo 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI" Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad

6.2. Objetivos Específicos.

1. Generar y fortalecer las acciones, insumos y canales estratégicos que permitan desarrollar procesos de acompañamiento a víctimas de víctimas de siniestros viales con componentes sociales, jurídicos y psicológicos.

Tabla 2. Árbol de objetivos:

TRANSFORMACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA EN POSITIVO - ÁRBOL DE OBJETIVOS			
Efectos que generan la causa de la problemática social	Impactos esperados	Mejora en la calidad de vida las víctimas directas o indirectas de accidentes o siniestros viales a partir de la atención brindada en el COVSV	
		Brindar información acerca de los programas sociales vigentes ofrecidos por el Distrito en los cuales pueda participar la víctima	Brindar información y orientación en la preparación de documentos y procedimientos previos de cualquier trámite que requiera la víctima relacionado con la ocurrencia de un siniestro vial y las reclamaciones a que haya lugar
Problemática atendida	Informar, orientar y realizar acompañamiento a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales frente a los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un incidente de tránsito.		
Causas que generan la problemática social	Objetivo específico	Generar y fortalecer las acciones, insumos y canales estratégicos que permitan desarrollar procesos de acompañamiento a víctimas de víctimas de siniestros viales con componentes sociales, jurídicos y psicológicos.	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

7. Alternativas

La alternativa seleccionada está definida por el Plan de Desarrollo Distrital que definió explícitamente la obligación de implementar y operar un Centro de Atención a Víctimas de Siniestros Viales. Que además definió la importancia de necesidad de orientación institucional, en los marcos psicológicos, sociales y jurídicos a personas víctimas directas e indirectas de siniestros viales, toda vez que, a través de la creación del Plan Distrital de Seguridad Vial, adoptado mediante el Decreto 397 de 2010, fruto del Plan Maestro de Movilidad de 2006, y luego actualizado en 2017 por el Decreto 813, se ha definido las líneas de actuación para lograr el objetivo de crear un Sistema de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales.

MÓDULO II- PREPARACIÓN

8. Necesidades

Estudio de necesidades

Bien o servicio a entregar o demanda a satisfacer:	
Operación del COVSV	
Descripción del bien o servicio	Centro de Orientación Operando
Medido a través de	Número de centros operando

TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	OFERTA	DEMANDA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2018	0	0	0
	2019	0	0	0
PROYECTADO	2020	0	1	0
	2021	0	1	-1
	2022	0	1	-1

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

	2023	0	1	-1
--	------	---	---	----

9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada

El Proyecto apunta a fortalecer las actividades que se vienen desarrollando como parte del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales, de manera tal que pueda fortalecer su alcance, ámbito de acción y consolidar sus líneas de trabajo, que no solamente están orientadas por el acompañamiento, sino que, además, a partir de una visión holística, que comprenda de manera integral las problemáticas post siniestro y genere procesos de conocimiento, así como de fortalecimiento de organizaciones de víctimas y líderes que trabajen en temáticas relacionadas.

Como se ha establecido hasta este punto el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales tiene como objetivo brindar e informar a las víctimas por siniestros viales y sus familiares en los procedimientos en materia social, psicológica y jurídica. Actualmente el centro está en operación y en el mismo se hace la acogida, orientación social, psicológica y jurídica a las víctimas de siniestros viales y desarrollan los procesos de investigación definidos en el desarrollo del proyecto.

Funcionamiento del centro:

Para el adecuado funcionamiento del centro, se cuenta con un protocolo general de atención en el que se detallan las acciones a seguir por los profesionales encargados de las orientaciones a las víctimas, cuyos roles y funciones se describen en la tabla.

Rol	Funciones
Director	Dirige técnicamente y administrativamente el desarrollo de las actividades requeridas por el centro. Coordina la articulación entre su organización y la SDM. Atiende y gestiona las solicitudes de SDM para garantizar la ejecución de las actividades del centro. Coordina al equipo de su organización para desarrollar eficientemente las actividades de ejecución de centro. Representa a su organización en todas las instancias requeridas por la SDM. Propende por la ejecución de las responsabilidades adquiridas por su organización.
Auxiliar Administrativo	Apoya todos los procesos administrativos que requiera el centro, internamente y con la SDM. Realiza informes de ejecución y reporte de indicadores del proyecto.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

	Gestiona la documentación, archivos y bases de datos. Realiza los reportes de evidencias de ejecución. Realiza el proceso de cobro y procedimientos financieros requeridos por el centro. Articula los procesos administrativos de ambas partes. Las demás que sean asignadas a la naturaleza del cargo.
Asesor Psicológico	Apoya el desarrollo de los protocolos y procedimientos de implementación y operación del centro. Apoyar la orientación de las víctimas de siniestros viales en su área. Brinda atención especial en orientaciones que por condiciones particulares lo requieran. Supervisa que la orientación realizada se lleve a cabo bajo los estándares definidos para procurar su efectividad. Define y desarrolla junto con la SDM procesos de investigación en Víctimas de Siniestros Viales desde el ámbito de su experticia y la implementación del centro Supervisa la realización de los reportes, informes y diligenciamiento de formatos de las orientaciones.
Asesor jurídico	Apoya el desarrollo de los protocolos y procedimientos de implementación y operación del centro. Apoya la orientación de las víctimas de siniestros viales en su área, Brinda atención especial en orientaciones que por condiciones particulares lo requieran. Define y desarrolla junto con la SDM procesos de investigación en Víctimas de Siniestros Viales desde el ámbito de su experticia y la implementación del centro. Supervisa que la orientación realizada se lleve a cabo bajo los estándares definidos para procurar su efectividad. Supervisa la realización de los reportes, informes y diligenciamiento de formatos diseñados para las orientaciones.
Dos Profesionales Sociales	Realiza la etapa inicial de acogida e información a la víctima. Lleva a cabo las actividades logísticas para el desarrollo del proceso de la víctima. Apoya el desarrollo de los protocolos y procedimientos de implementación y operación del centro. Lleva a cabo la orientación a víctimas en su área de experticia, implementando sus conocimientos y los protocolos y procedimientos diseñados. Diligencia los reportes, informes y de formatos diseñados para las orientaciones.
Orientador Psicológico	Apoya el desarrollo de los protocolos y procedimientos de implementación y operación del centro. Lleva a cabo la orientación a víctimas en su área de experticia, implementando sus conocimientos y los protocolos y procedimientos diseñados. Diligencia los reportes, informes y de formatos diseñados para las orientaciones.
Orientador Jurídico.	Apoyar el desarrollo de los protocolos y procedimientos de implementación y operación del centro. Lleva a cabo la orientación a víctimas en su área de experticia, implementando sus conocimientos

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

	y los protocolos y procedimientos diseñados. Diligencia los reportes, informes y de formatos diseñados para las orientaciones.
--	---

Rol y funciones equipo de trabajo de operación del COVS

Fases de Funcionamiento:

Con el propósito de garantizar a las víctimas el acceso a la información sobre los servicios ofrecidos, el Centro de orientación a Víctimas de Siniestros Viales dispone de canales de comunicación para dar respuestas a las inquietudes de los usuarios y a las solicitudes de orientación a través de:

- Página web
- Teléfono fijo
- Celular o WhatsApp

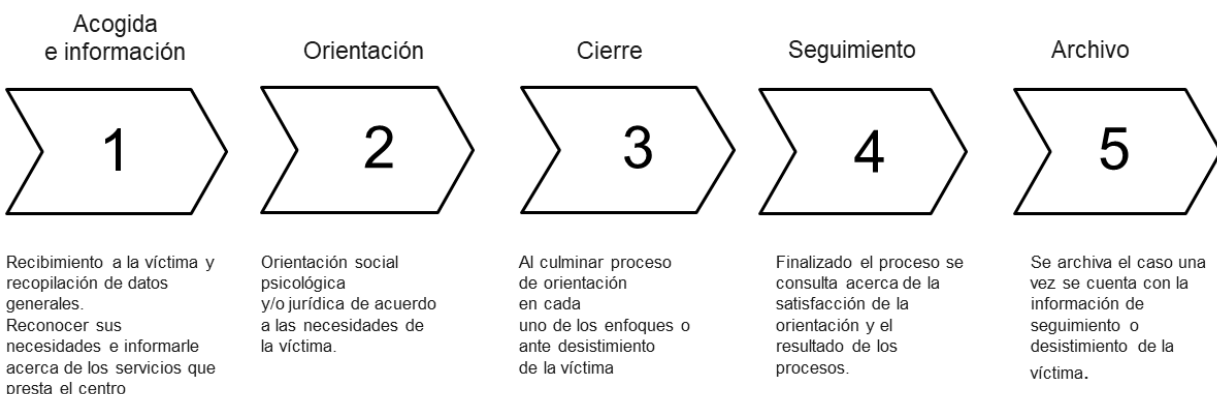
Las personas que deciden tomar cualquiera de los servicios de orientación pueden hacerlo de manera presencial o de modo virtual a través de video llamada por meet previamente acordado con los profesionales que realizan la orientación.

Para el desarrollo de las orientaciones social, psicológica y jurídica los profesionales cuentan con un documento de procedimiento que describe las actividades y acciones a desarrollar en cada una de las orientaciones. Tal como se describe en el protocolo general de atención de ORVI, el proceso de orientación se brinda a través de 5 fases de funcionamiento, como se resume en la gráfica:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0



Fases de funcionamiento ORVI

Fase 1:

Acogida Cita 1: En esta fase se hace recibimiento a la víctima y recopilación de datos generales. La persona es atendida por un profesional social el cual da un manejo integral y diferencial de acuerdo a la situación. Se explica el proceso al que puede acceder, dando información precisa de los servicios y alcances de la orientación desde cada uno de los enfoques: social, psicológico y jurídico, se socializan derechos y deberes de ambas partes y se firma acuerdo de tratamiento de datos personales. Luego de brindar la información, el profesional social consulta a la víctima si desea continuar con el proceso en alguno de los enfoques de orientación y solicita documentos que evidencian la ocurrencia del siniestro y que pueden facilitar trámites e información para el proceso.

Acogida Cita 2: Se hace la recepción de documentos necesarios para la verificación del siniestro y procesos llevados a cabo por la víctima (informe policial de accidentes de tránsito, concepto de un médico legista, dictamen de medicina legal o cualquier documento que dé soporte al caso y/o en caso de familiares debe contar con documentos que soporten la relación con la víctima).

El profesional social debe realizar la valoración, evaluación y análisis de la situación y requerimientos de cada víctima para contar con un panorama general del caso. A partir de esto el profesional social preguntará a la víctima por cuál enfoque desea iniciar de acuerdo a sus

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

necesidades; también podrá sugerir una de las tres opciones de orientación de acuerdo a las necesidades más apremiantes de la víctima, quien tomará la decisión de acogerse a un proceso en particular o a varios, en el orden que sea necesario o en el que haya disponibilidad.

Fase 2

Orientación: En esta fase, se lleva a cabo la orientación personalizada a la víctima de acuerdo a las necesidades evidenciadas en la fase anterior. En caso de que una víctima requiera realizar los procesos de orientación social, psicológica y/o jurídica paralelamente, se agendan las citas de orientación en cada enfoque para prestar los servicios de forma oportuna.

Fase 3

Cierre: Una vez se finaliza el proceso de orientación en cada uno de los enfoques o se presenta un desistimiento por parte de la víctima para continuar el proceso, se realiza el cierre del proceso de orientación. En caso de desistimiento no se realizará fase de seguimiento y el proceso será archivado.

Fase 4

Seguimiento: La Secretaría Distrital de Movilidad, desarrollará el seguimiento al proceso de la víctima, a los tres y seis meses siguientes a la última cita, de acuerdo a los informes de orientación que haya recibido (social, psicológica y/o jurídica) que deberá generar cada orientador al finalizar el proceso con una víctima. El profesional social, debe consultar en esta fase, si la víctima o sus familiares realizaron las gestiones orientadas por el COVSV a nivel social, psicológico y/o jurídico, aunque a la fecha no se ha finalizado ninguno de los procesos de orientación por lo que no se ha llevado a cabo todavía seguimiento.

Fase 5

Archivo: Se archiva el caso una vez se cuenta con la información de seguimiento o desistimiento de la víctima.

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
1	Ley Nacional 1811	Congreso de la República	21 de octubre de 2016
2	Decreto 2851	Presidente de la República	06 de diciembre de 2013

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
3	Resolución 2273 por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011- 2021 y se dictan otras disposiciones	Ministerio de Transporte	06 de agosto de 2014
4	Resolución 3258	Ministerio de Transporte	03 de agosto de 2018
5	Decreto 190	Alcaldía Mayor de Bogotá	22 de junio de 2004
6	Decreto 327	Alcaldía Mayor de Bogotá	11 de octubre de 2004
7	Decreto 319	Alcaldía Mayor de Bogotá	15 de agosto de 2006
8	Decreto 185	Alcaldía Mayor de Bogotá	23 de abril de 2012
9	Decreto Distrital 594	Alcaldía Mayor de Bogotá	30 de diciembre de 2015
10	Decreto Distrital 813 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”	Secretaría Distrital de Movilidad	28 de diciembre de 2017
11	Programa de Gestión de la Velocidad. Documento Base, 2019	Secretaría Distrital de Movilidad	2019
12	Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2019	Secretaría Distrital de Movilidad	2019
13	Decreto Distrital 787	Alcaldía Mayor de Bogotá	28 de diciembre de 2017
14	Decreto Distrital 672	Alcaldía Mayor de Bogotá	22 de noviembre de 2018
15	Resolución 122 de 2019 “Por medio de la cual se adopta la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en vías urbanas para la Ciudad de Bogotá D.C.”	Secretaría Distrital de Movilidad	15 de marzo de 2019
16	Resolución 1282 por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial	Ministerio de Transporte	Marzo de 2012

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
17	Acuerdo 600	Concejo de Bogotá	24 de agosto de 2015
18	Acuerdo 645	Concejo de Bogotá	09 de junio de 2016
19	Acuerdo 663	Concejo de Bogotá	03 de marzo de 2017

9.1 Registro de acciones generales programadas en cada vigencia

ACCION	2020	2021	2022	2023	2024
Implementación de una estrategia de atención a las víctimas directas e indirectas de siniestros viales		Definición e implementación de un esquema de intervención relacionado con las víctimas directas e indirectas de siniestros viales	Implementación de una oferta de intervención jurídica, social y psicológica para las víctimas directas e indirectas de siniestros viales	Implementación de una oferta de intervención jurídica, social y psicológica para las víctimas directas e indirectas de siniestros viales	Implementación de una oferta de intervención jurídica, social y psicológica para las víctimas directas e indirectas de siniestros viales
Desarrollo de una estrategia de formación e investigación relacionada con la seguridad vial y los siniestros viales		Generación de una oferta institucional y educativa y formativa, a partir de la implementación del ORVI	Implementación un proceso de diplomado y cursos cortos relacionados con los siniestros viales y la accidentalidad	Implementación un proceso de diplomado y cursos cortos relacionados con los siniestros viales y la accidentalidad	Implementación un proceso de diplomado y cursos cortos relacionados con los siniestros viales y la accidentalidad

10. Localización.

Tanto como el Plan Distrital de Seguridad Vial como el Plan de Desarrollo Distrital, ejes determinadores de la implementación de este Proyecto, el mismo se realiza en la totalidad de la ciudad de Bogotá.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

LOCALIZACIÓN DE LA ALTERNATIVA					
REGIÓN	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	CENTRO POBLADO	RESGUARDO	
BOGOTA DC	BOGOTA DC	BOGOTA DC			

FACTORES QUE INCIDEN EN LA LOCALIZACIÓN	
Aspectos administrativos y políticos	X
Cercanía de fuentes de abastecimiento	
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)	
Estructura impositiva y legal	X
Impacto para la equidad de género	
Orden público	
Topografía	
Cercanía a la población objetivo	X
Comunicaciones	X
Costo y disponibilidad de terrenos	
Disponibilidad de costo y mano de obra	
Factores ambientales	
Medios y costos de transporte	
Otros	X

11. Cadena de valor

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Causa Directa	Objetivo Específico	Producto	Cantidad de Producto	Meta Proyecto de inversión	Presupuesto Producto
Falta de un esquema consolidado de información, orientación y atención institucional integral para las personas que resulten víctimas directas y/o indirectas en siniestros viales.	Generar y fortalecer las acciones, insumos y canales estratégicos que permitan desarrollar procesos de acompañamiento a víctimas de víctimas de siniestros viales con componentes sociales, jurídicos y psicológicos.	Servicio de atención integral a víctimas directas e indirectas de accidentes e incidentes de transporte	100% de las personas atendidas que requieran de atención al Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales	Consolidar un servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos Implementar el 100% de las acciones programadas en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales.	\$ 6.122.039.070

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

11.1. Metas proyecto de inversión/actividades

Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Consolidar	1	servicio integral	a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos
Implementar el	100%	de las acciones programadas	en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales.

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
1	El objetivo general brindar una solución a la necesidad o problema central e indica claramente la situación deseada	X		El objetivo del proyecto se generó pensando en facilitar la implementación del Centro.
2	El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		El objetivo general esta construido siguiendo estrictamente los elementos definidos en la metodología de este formato.
3	El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución	X		Si se presentan alternativas de solución.
4	El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		Si puesto que los mismos contribuyen al logro del objetivo general del proyecto.
5	El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	X		Si son medibles los objetivos específicos, aunque apelan a aspectos cualitativos de la gestión institucional.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
6	Si los objetivos específicos se realizan de forma complementaria, se cumplirá el objetivo general* (aplica cuando hay más de un objetivo específico en el proyecto)	X		Los objetivos específicos complementan de manera detallada el cumplimiento del objetivo general.
7	Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	X		Los objetivos específicos se materializan de manera detallada en sus productos.
8	Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Los productos cumplen lo definido en el catálogo de productos generados en el sector.
9	Los productos son el desenlace de un proceso productivo, es decir, de un conjunto de actividades secuenciales, las cuales, al transformar unos insumos, generan valor económico y público	X		Las actividades que son resultado de la implementación de las metas y programas generan valor público en las personas víctimas directas e indirectas de siniestros viales.
10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		Los productos se cuentan de manera específica.
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		Las actividades principales definidas en el proyecto están relacionadas con la operación del Centro de manera específica.
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Actualmente las actividades están asociadas a los procesos contractuales que requiere el proyecto para su adecuado funcionamiento y el cumplimiento de las metas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

11.2 Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

Conforme a la naturaleza de algunos contratos, el plazo de ejecución puede exceder a la siguiente vigencia, por lo tanto, la entrega de producto será establecida en el POA de Gestión. Este es el caso del contrato asociado al Centro de Orientación a Víctimas Directas e Indirectas. Por la importancia del servicio prestado, la atención del Centro se debe garantizar de manera permanente y con esto las contrataciones vinculadas con el mismo pueden exceder las vigencias.

11.3 Costos de la alternativa de solución (insumos corresponden exactamente a los de la MGA Web)

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
META 1 - Consolidar un servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos						
INSUMOS	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$	\$	\$	\$ 1.163.719.600	\$ 1.009.165.000	\$ 2.172.884.600
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	-	\$ 950.604.373	\$ 1.561.598.274	\$ 759.603.000		\$ 3.271.805.647
Total Meta proyecto de inversión	\$ 0	\$ 950.604.373	\$ 1.561.598.274	\$ 1.923.322.600	\$ 1.009.165.000	\$ 5.444.690.247

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
META 2 - Implementar el 100% de las acciones programadas en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales.						
INSUMOS	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$	\$	\$ 214.112.452	\$ 254.713.000	\$ 192.530.000	\$ 661.355.452
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	-	\$ 15.993.371				\$ 15.993.371
Total Meta proyecto de inversión	\$ 0	\$ 15.993.371	\$ 214.112.452	\$ 254.713.000	\$ 192.530.000	\$ 677.348.823

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

12. Riesgos

Nivel de Clasificación	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación
Objetivo General: Atender a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales.	Operacional	Fallas en la caracterización del tipo de atención necesaria para las víctimas que soliciten el servicio, de manera que no se atiendan según el procedimiento a las víctimas que se acerquen al COVSV.	2. Improbable	Moderado	1. Re victimización de las víctimas de accidentes y/o siniestros viales. 2. Falta de credibilidad hacia la Entidad. 3. Investigaciones y sanciones.	Realizar seguimiento y retroalimentación a la víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales.
Producto: Servicio de atención integral a víctimas directas e indirectas de accidentes e incidentes de transporte	Administrativo	Problemas de formulación y en la planeación de actividades del COVSV	1. Raro	3. Moderado	1. Reducción en las atenciones previstas 2. Necesidad de fortalecer la defensa judicial por malas prácticas en la orientación jurídica o psicológica 3. Operación ineficiente	Realizar la supervisión estricta y permanente de la operación del Centro
Actividad: Consolidar un servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos	Administrativo	Debilidad y desarticulación en el desarrollo de las estrategias de coordinación intra e interinstitucional que fortalezcan la implementación de la oferta del Centro	4. Probable	4. Moderado	1: Reducción en el impacto esperado positivo de la gestión del Centro en las personas participantes de los servicios	Desarrollar mesas de trabajo con los diferentes sectores e instituciones que tienen incidencia en la oferta institucional del COVSV

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

13. Ingresos y beneficios

a) Identificación de los ingresos y beneficios

Una fatalidad en siniestro vial le cuesta a la ciudad \$ 928.712.065 pesos (la Secretaría Distrital de Movilidad genera los costos de siniestralidad con muertos y lesionados a partir de los datos de los datos de la metodología Universidad de los Andes-BID (2008)⁴ y generando proyecciones a partir de indicadores de inflación del Distrito, suministrados por el Departamento Administrativo de Estadística (DANE).

b) Valoración de los beneficios

- **Beneficio**

Ahorro en los costos frente a los siniestros viales

- **Descripción del bien o servicio**

Comprende la operación de un Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales

- **Medido a través de:**

Número de reducción de víctimas fatales en siniestros viales

⁴ Universidad de los Andes. Desarrollo de Metodología de Valoración del Costo Económico de la Accidentalidad Vial en Colombia y Cálculo para el periodo 2008-2010.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Periodo	Muertes por año	Cantidad vidas salvadas	Valor unitario	Valor Total
2021	437	17	\$928.712.065	\$15.788.105.105
2022	421	16	\$928.712.065	\$14.859.393.040
2023	404	17	\$928.712.065	\$15.788.105.105
2024	386	18	\$928.712.065	\$16.716.817.170
Total		68		\$63.152.420.420

Esta proyección cuantificada de beneficios corresponde al ahorro en la ciudad en costos por siniestros viales por la cantidad de muertes que se pueden evitar anualmente gracias a la realización de estrategias y acciones que van a alimentarse producto de los procesos de gestión de conocimiento que se desarrollarán en el Centro y que alimentarán, a partir de las experiencias recogidas aportes y contribuciones al enfoque preventivo de la seguridad vial.

Asimismo, el Centro generará beneficios intangibles desde los procesos de orientación jurídica para la realización de trámites administrativos, asesoría psicológica para afrontar las situaciones de victimización vinculadas con siniestros viales y orientación social a la oferta social del Distrito para acceder a beneficios que disminuyan las vulnerabilidades y los efectos de los perjuicios generados; disminuyendo costos (monetarios y de tiempo) en la tramitación administrativa y atenuando las afectaciones producidas postsiniestros viales. El paso de las personas víctimas por las acciones desarrolladas por el proyecto apunta a fortalecer y recuperar su calidad de vida posterior a la ocurrencia de una situación victimizante vinculada con la ocurrencia de un siniestro vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

MÓDULO III- PROGRAMACIÓN

14. Indicadores de producto

Objetivo específico	Metas proyecto de inversión	Sector	Cód producto	Nombre del producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Es Acumulativo
Atención integral a las víctimas en aspectos social, jurídico y psicológico	Consolidar un servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos	Transporte	2409024	Servicio de atención integral a víctimas directas e indirectas de accidentes e incidentes de transporte	Víctimas directas e indirectas atendidas	Porcentaje	No
	Implementar el 100% de las acciones programadas en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales						

Anualización del indicador de producto

Nombre del producto	2020	2021	2022	2023	2024
Servicio de atención integral a víctimas directas e indirectas de accidentes e incidentes de transporte	0%	100%	100%	100%	100%

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

15. Indicador de gestión

Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2020	2021	2022	2023	2024
1500G069	Actividades programadas y cumplidas en el Plan Operativo Anual	Porcentaje	Acciones cumplidas en el Plan Operativo Anual / Acciones programadas en el Plan Operativo Anual * 100	Plan Operativo Anual del COVSV	-	100%	100%	100%	100%

16. Esquema Financiero

A partir de los estudios, en particular los que determinan los activos, insumos y demás recursos necesarios para la implementación del proyecto, se debe realizar gestión para la asignación de recursos en el ejercicio de Anteproyecto de Presupuesto ante la Secretaría Distrital de Hacienda y el Concejo de Bogotá, donde se describen y valoran las posibles fuentes de financiación del proyecto. En el Distrito, las fuentes de financiamiento se pueden agrupar en cuatro: a) recursos administrados-propios b) de la nación, c) del crédito y d) donaciones, sin embargo, al interior de la entidad se detallan las fuentes específicas asociadas a cada grupo. Así mismo, se establecen los componentes del gasto bajo los cuales se registrará el proyecto.

Una vez asignados los recursos para el proyecto, y teniendo en cuenta el horizonte de tiempo del mismo, se debe relacionar el presupuesto asignado en la primera vigencia, y estimar el que se requiera para las siguientes.

16.1. Clasificación presupuestal

De acuerdo con el Manual de Clasificación de la Inversión Pública (DNP) y el catálogo de productos disponibles en el link <https://www.dnp.gov.co/programas/inversiones-y-finanzas-publicas/capacitacion-y-asistencia-tecnica/Paginas/Capacitacion-y-asistencia-tecnica.aspx> ubique el proyecto y realice la clasificación. Para ingresar sombree el link y de control + clic simultáneamente.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Código Sector	Sector	Código Programa	Programa
24	Transporte	2409	Seguridad de transporte

16.2. Flujo Financiero

Etapas	Tipo de Entidad	Nombre de entidad	Tipo de recursos
Inversión	Municipios	Secretaría Distrital de Movilidad	Propios
Año	Presupuesto Proyecto de Inversión		
2020	-		
2021	\$ 966.597.744		
2022	\$ 1.775.710.726		
2023	\$ 2.178.035.600		
2024	\$ 1.201.695.000		
Total	\$ 6.122.039.070		

Nota: El valor del presupuesto se debe registrar en pesos.

16.3. Componentes.

Componente	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Total
08-20: Adquisiciones diferentes de activos	0	\$ 966.597.744	0			\$ 966.597.744
O23202020088				\$ 759.603.000		\$ 759.603.000
O2320202009			\$ 1.775.710.726	\$ 1.418.432.600	\$ 1.201.695.000	\$ 4.395.838.326

Nota: Los componentes se homologan a los Conceptos de Gasto descritos en el Plan Anual de Adquisiciones de la entidad, teniendo en cuenta el dígito inicial y se deben registrar en millones de pesos.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

17. Otros aspectos.

18. Actualizaciones.

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	13/09/2021	11 11.2 16.2 16.3 2.4	Costos de la alternativa de solución Flujo financiero Componentes ODS	El ajuste obedece a la reducción de fuente Multas. Según matriz oficial de ODS de la SDP
2	26/01/2022	9.1 11 11.2 11.3 16.2 16.3	Registro de acciones generales programadas en cada vigencia. Cadena de Valor Costos de la alternativa de solución Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas desglose por vigencia. Flujo financiero Componentes	Se crean los numerales 9.1 Registro de acciones generales programadas en cada vigencia y 11.3 Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas desglose por vigencia. Se actualizó el presupuesto de cierre de la vigencia.
3	22/07/2022	11.3 16.2 16.3	Costos de la alternativa de solución Flujo financiero Componentes	Se realiza actualización del presupuesto y componentes según Plan Anual de Adquisiciones.
4	31/08/2022	11.3 16.2 16.3	Costos de la alternativa de solución Flujo financiero Componentes	Se realiza actualización con el traslado presupuestal hacia los proyectos de inversión 7595 y 7653, que disminuye el valor del proyecto en 2022 por \$214.200.000
5	09/11/2022	11 11.2 16.2 16.3	Cadena de Valor Costos de la alternativa de solución Flujo financiero Componentes	Actualización de datos conforme a la reducción fuente multas.
6	23/02/2023	11 11.2 16.2 16.3	Cadena de Valor Costos de la alternativa de solución Flujo financiero Componentes	Actualización de datos conforme a ejecución 2022 y presupuesto 2023.
7	26/05/2023	11 11.2 16.2 16.3	Cadena de Valor Costos de la alternativa de solución Flujo financiero Componentes	Actualización de datos conforme a traslado de recursos de parte de la Subsecretaría de Política por \$100.000.000.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09
Versión: 3.0

6	19/02/2024	11	Cadena de Valor	Actualización de datos conforme a ejecución 2023 y presupuesto aprobado 2024.
		11.2	Costos de la alternativa de solución	
		16.2	Flujo financiero	
		16.3	Componentes	
7	19/06/2024	11	Cadena de Valor	Actualización de datos conforme a ejecución a mayo de 2024.
		11.2	Costos de la alternativa de solución	
		16.2	Flujo financiero	
		16.3	Componentes	

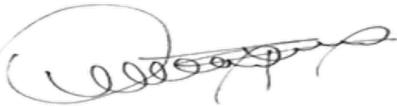
19. Datos del responsable del proyecto.

Nombre:	Alejandra Rojas Posada
Área:	Dirección de Atención al Ciudadano
Cargo:	Directora
Rol:	Gerente
Correo:	arojasp@movilidadbogota.gov.co
Teléfono:	302 30880724
Firma:	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Nombre:	Adriana Ruth Iza Certuche
Área:	Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Cargo:	Subsecretaria
Rol:	Ordenador de Gasto
Correo:	aiza@movilidadbogota.gov.co
Firma:	

Bibliografía

Documento guía del módulo de capacitación en teoría de proyectos. Departamento Nacional de Planeación.

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/MGA_WEB/Documento%20Base%20Modulo%20Teoria%20de%20Proyectos.pdf

Guía para la construcción y estandarización de la Cadena de valor. Departamento Nacional de Planeación.

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/MGA_WEB/Guia%20Cadena%20de%20valor_v%205.pdf

Guía de apoyo para la formulación de proyectos de inversión pública y diligenciamiento de la MGA. Departamento Nacional de Planeación.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/MGA/Tutoriales%20de%20funcionamiento/Manual%20conceptual.pdf>

Manual de Clasificación de la Inversión Pública (DNP) y el catálogo de productos disponibles en el link [https://www.dnp.gov.co/programas/inversiones - y - finanzas - públicas/capacitación - y -](https://www.dnp.gov.co/programas/inversiones-y-finanzas-pblicas/capacitacion-y)

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO
	Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

asistencia -técnica/Paginas/Capacitación - y -asistencia -tecnica.aspx ubique el proyecto y realice la clasificación. Para ingresar sombree el link y de control + clic simultáneamente.

El catálogo de productos se encuentra disponible en el mencionado link, en tutoriales, en la carpeta Tutoriales MGA, en tanto que el Manual se ubica en Documentos bajo el nombre Manual Clasificación Presupuestal.