

	INFORME DE ACTIVIDADES DE CONTRATISTAS DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTION		
	GTTUC- UNIDAD INTERNA DE CONTRATACIÓN		
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL		
	Código: GTTUC-F003	Vigencia: 02/07/2019	Versión: 2.0

Cartagena de indias D. T. Y C.

Fecha: 08 De marzo del 2023

CONTRATISTA	JOSE ANTONIO PLATA MARTINEZ
FECHA DEL CONTRATO O CONVENIO:	09 de febrero del 2023
Nº DEL CONTRATO:	CD-DATT-2258-2023
CLASE DE ACTO:	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES
OBJETO Y ALCANCE DEL CONTRATO:	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES EN LAS ACTIVIDADES QUE DESARROLLA EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE - DATT, DE ACUERDO CON EL PROYECTO DE "FORMULACION Y ADOPCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS"
PLAZO:	8 meses

En cumplimiento del objeto del Contrato referenciado he desarrollado durante el periodo comprendido del **09 de febrero del 2023** al **08 de marzo del 2023** las siguientes actividades relacionadas con el objeto contractual:

Periodo	Actividad	Producto
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	1. ASESORAR AL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE, EN LA REVISION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO DE CARTAGENA.	<ul style="list-style-type: none"> - Está en proceso de actualización a corte del mes de febrero la matriz de implementación de los 25 proyectos a implementar en el marco del cumplimiento de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial. Esto con el fin de recopilar el nivel de avance de cada una de las acciones que serán presentadas En el primer comité local de Seguridad vial del presente año. - Se Actualizo Formato Resumen Ejecutivo SPI – Proyecto PLSV al 28 de febrero del 2023 (Se adjunta en medio magnético el documento correspondiente)



INFORME DE ACTIVIDADES DE CONTRATISTAS DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTION

GTTUC- UNIDAD INTERNA DE CONTRATACIÓN

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL

Código: GTTUC-F003

Vigencia: 02/07/2019

Versión: 2.0

<p>(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)</p>	<p>2. COADYUVAR EN LA PROGRAMACIÓN DE AUDITORÍAS TÉCNICAS DE CAMPO DE PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL A LAS EMPRESAS DOMICILIADAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA, ACORDE CON LO CONTEMPLADO EN EL PROYECTO DE "FORMULACIÓN Y ADOPCIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS".</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se mantiene en constante Actualización la base de Datos. Hasta el cierre de este periodo y con la inclusión del servicio de transporte terrestre especial la base de datos se mantiene de la siguiente forma: <ul style="list-style-type: none"> o Empresas de Servicios Objeto de Ley = 300 Empresas o Transporte Publico Colectivo = 11 empresas. o Transporte Publico Individual = 13 empresas. o Centros De enseñanza Automovilistica (CEA) = 11 empresas o Ambulancias = 12 Entidades o Transporte Mensajería = 63 empresas. o Transporte Escolar = 5 Empresas o Transporte Especial/Turístico = 12 empresas o Vigilancia = 13 empresas. o Transporte Servicio Especial = 80 empresas - Para las empresas de transporte de Carga se está en proceso de organización. <p>Estas Empresas van a entrar en un proceso de Sensibilización Referente al tema normativo vigente Resolución 40595 del 2022</p>
---	---	--



INFORME DE ACTIVIDADES DE CONTRATISTAS DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTION

GTTUC- UNIDAD INTERNA DE CONTRATACIÓN

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL

Código: GTTUC-F003

Vigencia: 02/07/2019

Versión: 2.0

(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	<p>3. BRINDAR APOYO EN LA NOTIFICACIÓN DE LAS FECHAS DE AUDITORÍAS TÉCNICAS DE CAMPO EN PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL A LAS EMPRESAS DOMICILIADAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Está en proceso de logística de la socialización de la nueva normativa a todas las empresas objetos de ley. En estos momentos se encuentra listo el producto que será socializado a todas las empresas objeto de ley: - <u>Presentación Resolución 40595 del 2022. Pdf (Se adjunta en medio magnético la Versión 2.0 del documento)</u> <p>Se está en proceso de reuniones para realizar la convocatoria y socialización en conjunto con las ARL de la Ciudad de Cartagena.</p> <p>Se realizo por medio de correo electrónico la invitación oficial para el trabajo en conjunto con las ARL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AXA COLPATRIA - COLMENA - SEGUROS BOLIVAR <p>(Se adjunta por medio Magnético los respectivos correos de invitación)</p>
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	<p>4. ASESORAR EN LA ELABORACION DEL PLAN DE AUDITORÍA A LAS EMPRESAS DOMICILIADAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Esta en proceso de modificación el formato definitivo del Plan de Auditorias a utilizar durante las visitas técnicas de campo a las empresas domiciliadas en la Ciudad de Cartagena. <ul style="list-style-type: none"> o Formato Código: TEC-PL-P-001 - Versión 1.0 (Este Código va a cambiar) <p>Después de Entrar en Vigencia la Nueva resolución, se está en proceso de actualización del Formato en el que se elaboran los planes de auditorías. Acorde a la Resolución 40595, los cuales son 3. acordes al nivel del diseño de los PESV (BASICO (18 pasos), ESTANDAR</p>



INFORME DE ACTIVIDADES DE CONTRATISTAS DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTION

GTUC- UNIDAD INTERNA DE CONTRATACIÓN

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL

Código: GTUC-F003

Vigencia: 02/07/2019

Versión: 2.0

		<p>(22 pasos) Y AVANZADO (los 24 pasos))</p> <ul style="list-style-type: none"> - Así mismo se estableció formato del proceso de comunicación hacia las empresas, el cual será socializado Adicional. <p>Teniendo en cuenta que el cumplimiento y los nuevos cambios del MPIG, el Sistema de Gestión de Calidad esta en proceso para la revisión de los códigos que controlan toda la documentación. (Se adjunta por medio Magnético los respectivos documentos) sin la codificación (previa aprobación de calidad)</p>
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	5. COADYUVAR EN LA REALIZACIÓN DE LAS AUDITORÍAS TÉCNICAS DE CAMPO EN PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL A LAS EMPRESAS DOMICILIADAS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA.	<p>Entra En vigencia la nueva resolución (40595) del Diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Desde este punto, está en proceso de actualización el procedimiento aplicado para las Auditorias teniendo en cuenta los lineamientos del ciclo PHVA De la nueva Resolución.</p>
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	6. ELABORAR EL ACTA DEL INFORME DE AUDITORÍA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.	<p>Entra En vigencia la nueva resolución (40595) del Diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Desde este punto, las actas del informe de las Auditorias están siendo actualizadas teniendo en cuenta los lineamientos de la fase de VERIFICACIÓN de la nueva Resolución.</p>
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	7. ASESORAR A LAS EMPRESAS EN TEMAS RELACIONADOS AL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.	<ul style="list-style-type: none"> - Se realizo actualización del procedimiento de asesoría a empresas que quedo registrado dentro de la actualización del PECNT.  <p>(Se adjunta en medio magnético la actualización correspondiente).</p>
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	8. COADYUVAR EN LA REALIZACIÓN DE INFORMES CONSOLIDADOS DE LA GESTIÓN EN PLSV EN LA CIUDAD DE CARTAGENA.	<p>Se Socializo al área de educación vial y Señalización la recopilación de los puntos donde hay más siniestros viales para</p>



INFORME DE ACTIVIDADES DE CONTRATISTAS DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTION

GTTUC- UNIDAD INTERNA DE CONTRATACIÓN

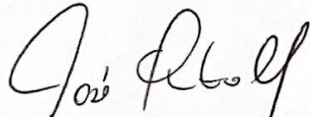
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL

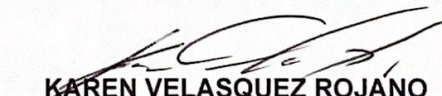
Código: GTTUC-F003

Vigencia: 02/07/2019

Versión: 2.0

		<p>aunar esfuerzos en el cumplimiento de las metas de los pilares de comportamiento humano e infraestructura segura del PLSV. (27 de febrero del 2023)</p> 
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	9. BRINDAR APOYO EN LA PROYECCIÓN DE RESPUESTAS TÉCNICAS A PETICIONES Y/O CONSULTAS.	<p>Se dio apoyo en los siguientes oficios:</p> <ul style="list-style-type: none">- Oficio Solicitud Diplomado en Policía Judicial en Siniestros Viales. (21 de febrero del 2023)- Oficio Inconformidad Cierres Contratista Aguas de Cartagena. (21 de febrero del 2023) <p>(Se adjunta en medio magnético los documentos correspondientes)</p>
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	10. ASESORAR AL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - DATT EN TEMAS RELACIONADOS CON EL PROYECTO DE "FORMULACIÓN Y ADOPCIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS".	<p>Quedo Establecido el:</p> <ul style="list-style-type: none">- El Procedimiento GTTGT01-P001 Seguimiento y Control a las acciones del Plan Local de Seguridad Vial con siguiendo los lineamientos que expone El sistema de Gestión de Calidad del Distrito de Cartagena. <p>(Se adjunta en medio magnético el Procedimiento correspondiente)</p>
(18 de febrero del 2023 al 08 de marzo del 2023)	11. MANTENER LA BANDEJA DEL SISTEMA DE GESTIÓN SIGOB AL DÍA, CUMPLIENDO CON LOS TÉRMINOS OPORTUNOS DE RESPUESTA, LO CUAL SERÁ VERIFICADO POR EL SUPERVISOR DEL CONTRATO, EN CASO QUE LO AMERITE.	<p>A la fecha esta en proceso de activación la bandeja del Sistema de Gestión de SIGOB.</p>


JOSE ANTONIO PLATA MARTINEZ
C.C. 1.140.840.866


KAREN VELASQUEZ ROJANO
SUBDIRECTORA TECNICA (OPERATIVA)

	ALCALDÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS	Código: GTTGT01-P001
	MACROPROCESO: GESTION EN TRANSITO Y TRANSPORTE	Versión: 2.0
	PROCESO/ SUBPROCESO: GESTION TECNICA/GESTION DE ESTUDIOS TECNICOS VIALES	Fecha: 28-02-2023
	PROCEDIMIENTO SEGUIMIENTO Y CONTROL A LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	Páginas: 1 de 3

1. PROPOSITO

Este procedimiento establece las directrices para el seguimiento y control de los proyectos y/o acciones establecidas en los 5 pilares estratégicos del Plan Local De Seguridad Vial.

2. ALCANCE

El procedimiento inicia con la aprobación del Plan de Seguridad Vial del Distrito hasta el seguimiento y control durante su vigencia.

3. GLOSARIO

- **Plan de seguridad vial:** Instrumentos para generar lineamientos que permitan a los diferentes entes, la coordinación y ejecución de acciones tendientes a mejorar la seguridad en las vías de Colombia y, por ende, la reducción de los siniestros viales.
- **Plan local de seguridad vial:** Instrumentos de planeación de la seguridad vial que se desarrollan en los diferentes municipios de acuerdo con sus necesidades.
- **Comité local de seguridad vial:** Es el encargado de coordinar y articular con las entidades y organismos de carácter público y privado, la implementación del Plan Local de Seguridad Vial y de realizar un control de las acciones encaminadas al cumplimiento del mismo.
- **Seguridad vial:** Es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

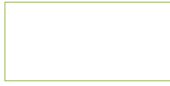
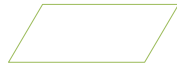
4. RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD

Subdirector Técnico Operativo – Profesional SV (Seguridad Vial, Auditor ISO 39001: Sistema De Gestión En seguridad Vial) – Profesionales de apoyo.

5. POLITICAS DE OPERACIÓN:

Se tiene establecido la periodicidad de reunión del Comité Local de Seguridad vial:

- Mínimo 2 veces al año y durante la vigencia (5 años) del Plan Local se deben llevar a cabo 20 Sesiones.
- Durante los comités se debe mostrar los avances de cada acción/proyecto establecido en cada uno de los pilares estratégicos que conforman el Plan Local de Seguridad Vial.

SÍMBOLO FLUJOGRAMA					
SIGNIFICADO/ FUNCIÓN	Inicio/ Fin/ Conector	Proceso	Entrada/ Salida	Decisión	Flujo de Ejecución

	ALCALDÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS	Código: GTTGT01-P001
	MACROPROCESO: GESTION EN TRANSITO Y TRANSPORTE	Versión: 2.0
	PROCESO/ SUBPROCESO: GESTION TECNICA/GESTION DE ESTUDIOS TECNICOS VIALES	Fecha: 28-02-2023
	PROCEDIMIENTO SEGUIMIENTO Y CONTROL A LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	Páginas: 2 de 3

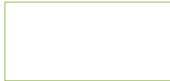
- Al ser un Plan con actividades continuas y dinámicas, se debe requerir con antelación a las sesiones del comité, las evidencias que sustenten el porcentaje de avance de cada actividad.
- Los líderes del proceso deben garantizar la puesta en marcha del Plan.

6. DESCRIPCIÓN DE TAREAS

No.	SIMBOLO FLUJOGRAMA	TAREA	RESPONSABLE	REGISTRO
1.		Elaboración del “Plan local de seguridad vial”, teniendo en cuenta los indicadores de siniestralidad y toda la información en materia de seguridad vial del Distrito de Cartagena.	Comité Local de Seguridad Vial	Documento Plan Local de Seguridad Vial
2.		Adopción del “Plan local de seguridad vial”	Comité Local de Seguridad Vial	Decreto 1394 del 2021
3.		Implementación de las acciones propuestas dentro de los 5 pilares estratégicos (Fortalecimiento a la Gestión Institucional, Comportamiento Humano, Vehículo Seguro, Infraestructura y Atención a Víctimas) que conforman el PLSV.	Subdirector Técnico Operativo – Profesional SV y Profesionales de apoyo	Actas Comité Local de Seguridad Vial.
4.		Recopilación información para el calculo de los indicadores propuestos y el avance en cuanto a la consecución de las metas propuestas.	Profesional SV	Informe Consolidado
5.		Reporte Avance de la Implementación y evaluación del PLSV ante el Comité Local de Seguridad vial.	Departamento Administrativo Tránsito y Transporte/Subdirector Técnico Operativo	Actas Comité Local de Seguridad Vial.

7. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Decreto 1394 de 2021 “por medio del cual se adopta el Plan de Seguridad Vial para el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias”.
- Decreto 1497 de 2019 “por medio del cual se constituye el Comité Local de Seguridad Vial en el Distrito de Cartagena de Indias y se dictan otras disposiciones”.

SIMBOLO FLUJOGRAMA					
SIGNIFICADO/ FUNCIÓN	Inicio/ Fin/ Conector	Proceso	Entrada/ Salida	Decisión	Flujo de Ejecución

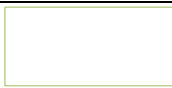
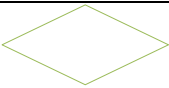
	ALCALDÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS	Código: GTTGT01-P001
	MACROPROCESO: GESTION EN TRANSITO Y TRANSPORTE	Versión: 2.0
	PROCESO/ SUBPROCESO: GESTION TECNICA/GESTION DE ESTUDIOS TECNICOS VIALES	Fecha: 28-02-2023
	PROCEDIMIENTO SEGUIMIENTO Y CONTROL A LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	Páginas: 3 de 3

8. CONTROL DE CAMBIOS

VERSION	DESCRICPCION DE CAMBIOS
2.0	<p>Se modifico el Código del Procedimiento.</p> <p>Se modifico el Numeral 4. Responsables y Autoridad.</p> <p>Se incluye Numeral 5. Políticas de Operación</p> <p>Se modifico Numeral 6. Descripción de Tareas (Se agrego Tarea 5 y se modificó tareas 1,2,3,4).</p>

9. VALIDACION DEL DOCUMENTO

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
<p>Nombre: José Plata Martínez</p> <p>Cargo: Asesor PLSV</p> <p>Fecha: 20/02/2023</p>	<p>Nombre: Mahara Correa</p> <p>Cargo: Asesor SGS</p> <p>Fecha: 24/02/2023</p>	<p>Nombre: Karen Velásquez</p> <p>Cargo: Subdirección Operativa y Técnica</p> <p>Fecha: 28/02/2023</p>

SIMBOLO FLUJOGRAMA					
SIGNIFICADO/ FUNCIÓN	Inicio/ Fin/ Conector	Proceso	Entrada/ Salida	Decisión	Flujo de Ejecución



RESUMEN EJECUTIVO PROYECTO DE INVERSIÓN

1. INFORMACIÓN GENERAL

Nombre del proyecto:	Formulación y adopción del plan local de seguridad vial en el Distrito de Cartagena de Indias
BPIN:	2021130010251
Dependencia:	DATT- PLANEACION VIAL
Líder de dependencia:	Karen Velásquez
Periodo de análisis:	1 al 28 de Febrero del 2023
Fecha de elaboración:	06 de marzo del 2023.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.

El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, se ha establecido un Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, que se estructura fundamentalmente tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos multilaterales, especialmente la Organización Mundial de la Salud OMS, que ha consagrado el período comprendido entre los años 2011 y 2020 como "La década para la acción" que tiene como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

Colombia se ha sumado a este compromiso a través del establecimiento de éste PNSV 2011-2016, el cual articula y coordina las diversas actuaciones de las instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia, además de incorporar como un actor relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas a los representantes de organismos de la sociedad civil, sean éstos del mundo privado o empresarial, de la academia, o de las agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito, por mencionar algunas.¹

Desde el Código de tránsito, la política nacional tiende a una educación vial eficiente. Es así como el parágrafo del artículo 227 de la Ley 53 de 1998, modificado por el Decreto 1809 de 1990, dispone que "Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia obligatoria a cursos de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso entendiéndose como infractores a conductores y peatones.

Esta norma es la que impone la educación vial como un mecanismo eficiente para elevar el nivel de cultura de la ciudadanía en lo relacionado con el comportamiento adecuado en el uso de automotores y de las vías públicas, pero únicamente a los infractores.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico.

¹ Plan Nacional de Seguridad Colombia 2011-2016



Una forma preventiva y a la vez formativa, es sensibilizar a los jóvenes y a la ciudadanía en general sobre los beneficios que trae para la calidad de vida, un ejercicio sano de la movilización en las vías, tanto en forma peatonal como en vehículos, además de la buena imagen que podríamos lograr tanto a nivel nacional como internacional, con una cultura ciudadana de alto nivel en el tema de tránsito y transporte.

Técnicamente, si bien es cierto que la embriaguez, el consumo de drogas y el exceso de velocidad son causas frecuentes de accidentalidad, también es cierto que el pasar por alto las señales de tránsito, imprudencia de los conductores y peatones, el mal estado mecánico de los vehículos y la falta de un mantenimiento preventivo, juegan un papel importante en la ocurrencia de este tipo de accidentes.

El Distrito de Cartagena, viene registrando altos índices de siniestralidad vial, situación que ha llamado la atención de las autoridades locales, regionales y nacionales y que es el momento de formular y adoptar para la ciudad un Plan de Seguridad Vial para prevenir accidentes y salvar vidas. Los Planes Locales de Seguridad Vial son instrumentos creados para informar y aplicar metodologías de trabajo cuyo objetivo principal es el de salvar vidas. Igualmente, se constituyen como instrumentos con argumentos de valor que promueven en las instituciones tanto públicas como privadas: asumir la cultura de la movilidad segura bajo una metodología de planeación estratégica. Este tipo de trabajo se desarrolla gracias al modelo practicado por la Organización de las Naciones Unidas en el Plan de Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el cual también fue adoptado en Colombia por el Plan Nacional de Seguridad Vial. “La seguridad vial es un tema prioritario en la agenda de la Organización Panamericana de la Salud por tratarse de una de las primeras causas de mortalidad en la Región, principalmente en el grupo de 5 a 44 años, responsable anualmente de 142.252 muertes y un número estimado de lesionados de más de 5 millones”, (Naciones Unidas, 2014)

Cartagena por considerarse patrimonio histórico y cultural, sus gobernantes tienen la obligación de mostrar una ciudad amable, acogedora en materia de tránsito, transporte y seguridad vial; por todo lo anterior se hace necesario la formulación y la ejecución del proyecto de inversión denominado **FORMULACIÓN Y ADOPCIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS** que representa ser favorable y adecuado.



3. OBJETIVOS DEL PROYECTO.

a. OBJETIVO GENERAL

- Disminuir el número de accidentes de tránsito en el Distrito de Cartagena de Indias

b. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Disminuir los riesgos de accidentes de tránsito
- Aumentar la seguridad vial en calles y avenidas de la ciudad
- Crear una cultura vial ciudadana para el respeto de las normas y señales de tránsito
- Concientizar a conductores y peatones sobre buen comportamiento en vías públicas
- Hacer uso racional de las vías y espacios público
- Aumentar el control del tránsito en zonas de alto flujo vehicular y peatonal

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

Este proyecto está diseñado para formular e implementar el plan local de seguridad vial para la ciudad, que es el instrumento de planificación de acciones, estrategias y medidas, que debe adoptar para fortalecer la seguridad vial y disminuir los accidentes de tránsito.

Entre otras cosas pretende: Estar a la vanguardia en el control de la movilidad y seguridad vial en el país, educar y sensibilizar sobre la educación del tránsito y bajar las tasas de accidentes que afectan a la población.

El proyecto se localiza en las tres localidades del Distrito de Cartagena de Indias, especialmente en los sitios de mayor concentración peatonal y vehicular, donde el organismo de tránsito distrital tiene su jurisdicción para llevar a cabo su función misional. La población objetivo es toda la población del Distrito de Cartagena, 1.208.736 personas aproximadamente y está diseñado para ejecutarse en 4 años, desde la vigencia 2020 hasta 2023.

Los principales actores involucrados son: DATT -Cartagena como ejecutor, Ministerio De Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, policía Nacional como cooperantes y la comunidad en general como beneficiaria.

El mecanismo a implementar para el logro de los objetivos propuestos en el proyecto es; formular e implementar un plan local de seguridad vial para el Distrito de Cartagena de Indias para minimizar los riesgos de accidentalidad vial

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



El Plan local de Seguridad Vial, constituye la carta de navegación que guía la adopción de las políticas y acciones a nivel Distrital en materia de seguridad vial. Su objetivo general es reducir el número de accidentes, víctimas fatales y lesionados por accidentes de tránsito.

5. ESQUEMA DE FINANCIACIÓN.

Recursos asignados al Proyecto (millones de pesos corrientes)

Año	Recursos Asignados (1)	Recursos Ejecutados (2)	Porcentaje Año Ejecutado % (2) / (1)
2022	\$ 153.008.333, 00		

6. LOGROS Y METAS

• Cuantitativo

Indicador	Unidad de medida	Programado	Logrado	% alcanzado
Plan local de seguridad vial para la ciudad formulado	Número	1	1	100%

• Cualitativo

Esta meta fue cumplida en un 100%. El Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) para la ciudad fue formulado con el apoyo de la ANSV, entidad que asumió los costos económicos de la elaboración del diagnóstico y formulación. Se cuenta con el Producto # 7, Documento técnico que contiene las bases del PLSV para la ciudad. De igual forma se expidió el decreto 1394 de 2021 mediante el cual se adopta el plan de seguridad vial para el Distrito de Cartagena de Indias.

El 21 de junio de 2022 se realizó el primer Comité local de seguridad vial desde entrado en vigencia el decreto 1394 de diciembre del 2021. En este primer comité se realizó socialización de las matrices con las acciones correspondientes a ejecutar en cada uno de los proyectos identificados por pilares (5). Así mismo, en la segunda sesión (18 de agosto) del comité se presentó el primer avance de todas las actividades teniendo en cuenta la referencia de metas establecidas dentro del PLSV. El 28 de diciembre del 2022 fue la última sesión del comité en el que se mostraron el % de avance de todas las metas establecidas para el año 2022. Dichos avances se mostraron por pilar, por proyecto y/o acción. Se tiene establecido para este primer periodo del 2023 la primera sesión del comité de seguridad vial del año.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



Dentro del programa de socialización e información a la comunidad cerro al 100% a 31 de diciembre del 2022, teniendo en cuenta que se implementó un sistema de información a través de redes sociales y demás herramientas virtuales para informar a la ciudadanía toda la temática en materia de seguridad vial. A través de los programas LUZ VERDE y TriviaDATT se realizaron 37 y 25 programas educativos y pedagógicos. Dentro de la planeación para el año del 2023 ya se dio inicio a la recopilación de esta área.

Dentro del pilar de comportamiento humano a corte de febrero del 2023 se inició cronograma para la realización de las actividades en los programas de Formación y educación en seguridad vial y en el proyecto de campañas pedagógicas dirigidas a actores viales en el que se fortalecieron a la formación de más de 22847 actores viales a través de distintas actividades (Colegios, Curso Infractores, Campañas, programa adulto mayor, programa empresarial, Taxis, entre otros) a corte del 2022. A Corte de Febrero del 2023 también se inició la gestión para seguir con la formación de agentes de tránsito para el fortalecimiento del control de la operación de tránsito y transporte en Cartagena. Otro proyecto que está en etapa de ejecución y que hace parte del programa son los planes de movilidad escolar que, hasta el cierre, se encuentra en ejecución el diagnostico de estos PME de 4 instituciones que fueron seleccionadas luego de identificar cuáles eran las vulnerables en materia de seguridad vial.

Otro programa que logro a corte del 2023 realización el cronograma de ejecución es el de Responsabilidad Social empresarial con la Seguridad vial en el que a través del programa empresarial aprendo y me muevo seguro y la revisión de la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial se seguirá contribuyendo en la formación de más de 4000 conductores en materia de Seguridad Vial.

Para el pilar de Infraestructura Segura se mantiene trabajando dentro del programa de “infraestructura segura para usuarios vulnerables” donde se seguirá implementando y manteniendo la señalización adecuada de más de 30 zonas escolares. Así mismo, la ejecución de las actividades que resultaron viables dentro de este pilar estratégico aún se sigue realizando según cronograma de actividades y disponibilidad de recursos. Se logro el mantenimiento y/o implementación de 16 pasos peatonales.



7. RESTRICCIONES, LIMITACIONES Y/O OBSERVACIONES

1. Para el pilar de atención y rehabilitación de víctimas al periodo de febrero del 2023 no se ha podido establecer un canal de comunicación con el DADIS para la medición del avance de las metas, ya que no ha sido posible contar con la asistencia de los delegados y/o personal encargado a las sesiones de los comités de Seguridad Vial.
2. Inconvenientes y demoras en la contratación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión que desarrolla la entidad: El DATT, no cuenta con el personal de planta suficiente, para atender las múltiples gestiones que devenga el desarrollo de su fin misional, más cuando tiene a su cargo, entre otras actividades: Planear, dirigir, coordinar, administrar y garantizar el cumplimiento efectivo de las políticas, programas y acciones de la administración distrital en materia de tránsito y transporte, diseñar proyectos y programas utilizando conocimientos, técnicas y sistemas que generen acciones relacionadas con la consecución de un tránsito ágil, seguro y ordenado a través de sus diferentes secciones y grupos. Sumado a los problemas que surgen con ocasión a la falta de personal, que apoyen la gestión de las distintas dependencias y para el pleno cumplimiento de los objetivos, también surte un efecto negativo la demora en los procesos de contratación de servicios, obras y personal de apoyo a la gestión.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



8. ANEXO: MATRIZ MARCO LÓGICO (MML)

Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
Objetivo General	Disminuir el número de accidentes de tránsito en el Distrito de Cartagena de Indias	Victimas fatales en accidentes de tránsito reducidos	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DAT	Existe una línea directa de coordinación y cooperación entre la administración Distrital , empresas privadas y población en general para desarrollar acciones y prevenir accidentes
		Accidentes de tránsito reducidos	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DAT	Existe una línea directa de coordinación y cooperación entre la administración Distrital , empresas privadas y población en general para desarrollar acciones y prevenir accidentes
		Lesionados en accidentes de tránsito reducidos	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DAT	Existe una línea directa de coordinación y cooperación entre la administración Distrital , empresas privadas y población en general para desarrollar acciones y prevenir accidentes
		Plan local de seguridad vial formulado e implementado	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DAT	Existe una línea directa de coordinación y cooperación entre la administración Distrital , empresas privadas y población en general para desarrollar acciones y prevenir accidentes

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
Objetivo General	Disminuir el número de accidentes de tránsito en el Distrito de Cartagena de Indias	Operativos de control de velocidad realizados	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DATT	Existe una línea directa de coordinación y cooperación entre la administración Distrital , empresas privadas y población en general para desarrollar acciones y prevenir accidentes
		Operativos de control de alcoholemia realizados	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DATT	Existe una línea directa de coordinación y cooperación entre la administración Distrital , empresas privadas y población en general para desarrollar acciones y prevenir accidentes
Componentes (Productos)	1.1 Documentos normativos (Producto principal del proyecto)	Documentos normativos elaborados	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DATT	Los documentos son acordes con los lineamientos para la seguridad vial
	2.1 Documentos de lineamientos técnicos	Documentos de lineamientos técnicos realizados	Tipo de fuente: Informe Fuente: Documento Oficial DATT	
Actividades	1.1.1 - Adquisición de logística y elementos necesarios para para la realización de operativos de control de alcoholemia y velocidad(*)	Nombre: Normas , Reglamentos , Investigaciones De Prevencion De Accidentalidad Diseñadas Unidad de Medida: Número Meta: 1.0000	Tipo de fuente: Fuente:	Los procesos para la contratación de logística y adquisición de elementos necesarios para la realización de operativos se hacen de manera rápida y oportuna
	2.1.1 - Servicios profesionales, técnicos y de apoyo a la gestión en la formulación, implementación y desarrollo del del Plan local de seguridad vial de la ciudad(*)		Tipo de fuente: Fuente:	

(*) Actividades con ruta crítica

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Outlook

Buscar

Llamada de Teams

InicioVistaAyuda

Correo nuevo

Pasos rápidos

Leído / No leído

Elementos enviados

Semana pasada

Mes pasado

Enero

SOCIALIZACION DE LA NUEVA NORMATIVA DEL PESV COLMENA CARTAGENA

Jose Antonio Plata Martinez

Para: servicioalcliente@colmenaseguros.com

Cco: Jose Plata Martinez <japlata03@gmail.com>

Señores

ARL COLMENA

Cordial Saludo,

Estimado señores, por este medio deseamos formalizar la invitación por parte del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT) de la ciudad de Cartagena, para iterar a cabo una logística en conjunto con ustedes para la socialización de la nueva normativa (resolución 20223040040595 que tiene por objeto adoptar la Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad vial), teniendo en cuenta el alcance de ustedes hacia las empresas afiliadas que son objeto de ley.

Ante esto, El DATT como Organismo de Tránsito del Distrito de Cartagena propone la realización de una reunión presencial para conversar el alcance de dicha socialización.

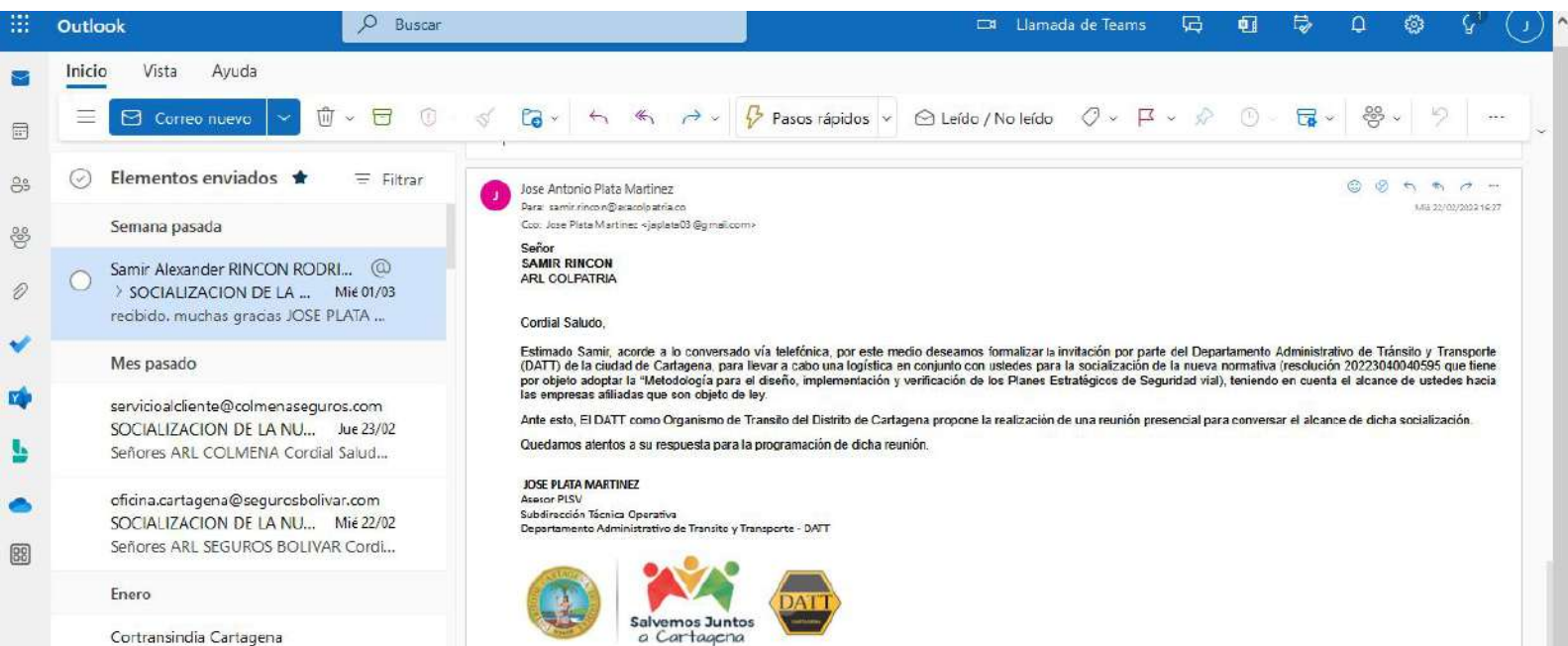
Agradecemos de ante mano, nos envíen la información de la persona encargada en la ciudad de cartagena para ponernos en contacto y poder programar dicha reunion.

JOSE PLATA MARTINEZ

Asesor

Subdirección Técnica Operativa

Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte - DATT



Inicio

Vista

Ayuda

Correo nuevo

Pasos rápidos

Leído / No leído

Elementos enviados

Filtrar

Semana pasada

Samir Alexander RINCON RODRI...
> SOCIALIZACION DE LA ... Mié 01/03
recibido. muchas gracias JOSE PLATA ...

Mes pasado

servicioalcliente@colmenaseguros.com
SOCIALIZACION DE LA NU... Jue 23/02
Señores ARL COLMENA Cordial Salud...

oficina.cartagena@segurosbolivar.com
SOCIALIZACION DE LA NU... Mié 22/02
Señores ARL SEGUROS BOLIVAR Cordi...

Enero

Cortransindia Cartagena
> PESV 04/01/2023
Recibido Enviado desde Outlook para ...

SOCIALIZACION DE LA NUEVA NORMATIVA DEL PESV

Jose Antonio Plata Martinez
Para: oficina.cartagena@segurosbolivar.com
Cco: Jose Plata Martinez <japlata03@gmail.com>

Señores
ARL SEGUROS BOLIVAR

Cordial Saludo,

Estimado señores, por este medio deseamos formalizar la invitación por parte del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT) de la ciudad de Cartagena, para llevar a cabo una logística en conjunto con ustedes para la socialización de la nueva normativa (resolución 20223040040595 que tiene por objeto adoptar la Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad vial), teniendo en cuenta el alcance de ustedes hacia las empresas afiliadas que son objeto de ley.

Ante esto, El DATT como Organismo de Tránsito del Distrito de Cartagena propone la realización de una reunión presencial para conversar el alcance de dicha socialización.

Quedamos atentos a su respuesta para la programación de dicha reunión.

JOSE PLATA MARTINEZ
Asesor
Subdirección Técnica Operativa
Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte - DATT



73° E
February 27, 2023 03:17PM



80° E
February 27, 2023 03:17PM



3° N
February 27, 2023 03:17PM



Cartagena de Indias D.T y C. 21 de febrero de 2023

Señor(es)

AGUAS DE CARTAGENA S.A E.S.P
CONSTRURED

ASUNTO: REITERACION COORDINACION OBRAS EN VIA POR EMERGENCIAS

Cordial saludo.

Mediante la presente de la manera más respetuosa, me permito presentar inconformidad respecto a una situación que ha venido presentándose de manera reiterativa frente a las labores que realiza uno de sus contratistas, puntualmente **CONSTRURED**, contratista el cual nos ha puesto en conocimiento, de estar a cargo de la atención de obras por emergencias en tuberías de acueducto o alcantarillado, pero con la cual en diferentes ocasiones tanto al contratista como a Aguas de Cartagena se les ha solicitado que se realice la respectiva notificación de las labores a ejecutar, para desde el área operativa generar el respectivo apoyo necesario para minimizar el impactos de las labores a realizar en la movilidad sobre la malla vial del distrito.



Registro fotográfico: obras en via sobre avenida del pedregal

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



Situaciones como las presentada recientemente realizada por parte del contratista en la Avenida Pedregal (Carrera 11) entre Calles 29 y 30, restringiendo la movilidad en uno de los carriles, ocasionando un trauma sobre la movilidad de la Avenida Pedregal, problemática que se extendió en distintos tramos viales que hacen parte del Barrio Getsemaní. Y las presentadas sobre la Calle 25 entre CRA 22 y 21 y sobre la Carrera 17 (Avenida California) entre calle 26 y 29 del barrio manga generando Caos Vehicular. Situaciones que no solo generan afectación en el tramo de vía durante las actividades de atención a las emergencias, sino, que además la reparación de las losas de pavimento son programas hasta pasadas de dos a tres semanas lo cual prolonga la afectación en la movilidad vehicular por dichos trabajos más del tiempo necesario.

Ante esta situación, se solicita de manera reiterativa, se nos informe de manera inmediata sobre las obras a ejecutar una vez se tenga conocimiento de las emergencias que requieran trabajos en vía, para que de manera coordinada entre ambas entidades se pueda generar la atención a las mismas pero del mismo modo minimizar el impacto que estas generan en la movilidad.

KAREN VELASQUEZ ROJANO

SUBDIRECTORA TECNICA (OPERATIVA)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE - DATT

Elaboro: José Antonio Plata– Asesor Subdirección Técnica (Operativa)
Jean Carlos Gaibao– Asesor Subdirección Técnica (Operativa)

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



Cartagena de Indias D.T y C. 21 de febrero de 2023

Dr.

JUAN CARLOS BELTRAN BEDOYA

Director De La Agencia Nacional de Seguridad Vial

juan.beltran@ansv.gov.co

ASUNTO: SOLICITUD: DIPLOMADO EN POLICÍA JUDICIAL EN SINIESTROS DE TRÁNSITO PARA AGENTES DE TRÁNSITO DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE (DATT) DEL DISTRITO DE CARTAGENA – BOLÍVAR

Cordial saludo.

De manera atenta y con el debido respeto, actuando en mi calidad de Director del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT) del Distrito de Cartagena, y con el fin de seguir fortaleciendo el control de la operación del tránsito y transporte en la ciudad de Cartagena, me dirijo a usted con el propósito de presentar solicitud formal a efectos de lograr la respectiva gestión que permita incluir la formación del cuerpo de Agentes de Tránsito (162) del Distrito en el:

1. Diplomado en Policía Judicial en Siniestros de Transito

Agradezco la atención prestada y quedamos atento a su respuesta.

Atentamente,

JANER GALVAN CARBONÓ

DIRECTOR

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE - DATT

Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

Con el fin de dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en el Decreto 2851 de 2013, Resolución 1565 de 2014, Decreto 2106 en su artículo 110, Ley 2050 de 2020 y decreto 1252 del 2021, se han venido realizando las visitas técnicas de campo, verificando la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial de las empresas domiciliadas en la ciudad de Cartagena. Se ha logrado desde enero de 2022 hasta marzo de 2022 los siguientes resultados:

- Se han realizado hasta la fecha un total de **12** visitas técnicas de verificación en campo.
- Impactando un total de **(519)** trabajadores, de los cuales **(395)** son conductores o realizan labores de conducción.
- Impactando un total de **(384)** Vehículos de diferente tipología adscritos o matriculados a estas empresas en la ciudad de Cartagena.
- De las 12 empresas visitadas (11 empresas generales y 1 empresas de TPI), las auditorias presentaron el siguiente resultado:
 - Hubo 49 hallazgos para subsanar y 29 compromisos para subsanar.

Los hallazgos y compromisos más comunes fueron:

*2.4 Capacitación en Seguridad Vial (metodología, actividades acordes al consolidado diagnóstico, matriz de riesgos viales y parque automotor). En **11** empresas.

*1.7 Evaluación de Riesgos Viales (matriz de riesgo y método de análisis). En **10** empresas.

*1.10 Seguimiento y evaluación del PESV (Indicadores de resultado, indicadores de actividad, auditorías internas y a proveedores obligados a tener PESV). En **10** empresas.

*1.6 Diagnóstico (Caracterización de la Empresa, encuesta de riesgos viales y consolidación). En **9** empresas.

*1.8 Planes de Acción de Riesgos Viales (Viabilidad, cronograma). En **8** empresas

*2.2 Pruebas de Ingreso de Conductores (Medico ocupacionales, Psicosenométricas, teórico-prácticos, idoneidad y H.V del personal que realiza las pruebas). En **7** empresas

*1.2 Comité de Seguridad Vial (acta de conformación, roles, funciones, periodicidad de reuniones, seguimientos). En **6** empresas.

* 1.9 Implementación de acciones del PESV (seguimiento al cronograma del plan de acción). En **6** empresas.

- 9 empresas cumplieron parcialmente.
- 2 empresas cumplieron en su totalidad.
- 1 empresas no cumplió

Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

Con el fin de dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en el Decreto 2851 de 2013, Resolución 1565 de 2014, Decreto 2106 en su artículo 110, Ley 2050 de 2020 y decreto 1252 del 2021, se han venido realizando las visitas técnicas de campo, verificando la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial de las empresas domiciliadas en la ciudad de Cartagena. Se ha logrado desde abril de 2022 hasta junio de 2022 los siguientes resultados:

- Se han realizado hasta la fecha un total de **19** visitas técnicas de verificación en campo.
- Impactando un total de **(1219)** trabajadores directos, **(1813)** son conductores o realizan labores de conducción.
- Impactando un total de **(1707)** Vehículos de diferente tipología adscritos o matriculados a estas empresas en la ciudad de Cartagena.
- De las 19 empresas visitadas (13 empresas generales, 4 empresas de TPI y 2 empresas de TPC), las auditorías presentaron el siguiente resultado:
 - Hubo 112 hallazgos para subsanar y 66 compromisos para subsanar.

Los hallazgos y compromisos más comunes fueron:

*2.4 Capacitación en Seguridad Vial (metodología, actividades acordes al consolidado diagnóstico, matriz de riesgos viales y parque automotor). En **8** empresas.

*1.7 Evaluación de Riesgos Viales (matriz de riesgo y método de análisis). En **8** empresas.

*1.10 Seguimiento y evaluación del PESV (Indicadores de resultado, indicadores de actividad, auditorías internas y a proveedores obligados a tener PESV). En **5** empresas.

*1.6 Diagnóstico (Caracterización de la Empresa, encuesta de riesgos viales y consolidación). En **7** empresas.

*1.8 Planes de Acción de Riesgos Viales (Viabilidad, cronograma). En **6** empresas

*2.2 Pruebas de Ingreso de Conductores (Medico ocupacionales, Psicosenométricas, teórico-prácticos, idoneidad y H.V del personal que realiza las pruebas). En **7** empresas

*1.2 Comité de Seguridad Vial (acta de conformación, roles, funciones, periodicidad de reuniones, seguimientos). En **6** empresas.

* 1.9 Implementación de acciones del PESV (seguimiento al cronograma del plan de acción). En **6** empresas.

- 9 empresas cumplieron parcialmente.
- 7 empresas cumplieron en su totalidad.
- 3 empresas no cumplieron.

Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

Con el fin de dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en el Decreto 2851 de 2013, Resolución 1565 de 2014, Decreto 2106 en su artículo 110, Ley 2050 de 2020 y decreto 1252 del 2021, se han venido realizando las visitas técnicas de campo, verificando la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial de las empresas domiciliadas en la ciudad de Cartagena. Se ha logrado desde julio de 2022 hasta diciembre de 2022 los siguientes resultados:

- Se programaron 11 visitas, pero solo se realizaron **4** visitas técnicas de verificación en campo.
- Impactando un total de **(250)** trabajadores, **(347)** son conductores o realizan labores de conducción.
- Impactando un total de **(572)** Vehículos de diferente tipología adscritos o matriculados a estas empresas en la ciudad de Cartagena.
- De las 4 empresas visitadas (1 empresas de TPI y 3 empresas de TPC), las auditorías presentaron el siguiente resultado:
 - Hubo 22 hallazgos para subsanar y 15 compromisos para subsanar.

Los hallazgos y compromisos más comunes fueron:

*2.4 Capacitación en Seguridad Vial (metodología, actividades acordes al consolidado diagnóstico, matriz de riesgos viales y parque automotor). En **3** empresas.

*1.7 Evaluación de Riesgos Viales (matriz de riesgo y método de análisis). En **3** empresas.

*1.10 Seguimiento y evaluación del PESV (Indicadores de resultado, indicadores de actividad, auditorías internas y a proveedores obligados a tener PESV). En **3** empresas.

*1.6 Diagnóstico (Caracterización de la Empresa, encuesta de riesgos viales y consolidación). En **1** empresas.

*1.8 Planes de Acción de Riesgos Viales (Viabilidad, cronograma). En **6** empresas

*2.2 Pruebas de Ingreso de Conductores (Medico ocupacionales, Psicosenométricas, teórico-prácticos, idoneidad y H.V del personal que realiza las pruebas). En **4** empresas

*1.2 Comité de Seguridad Vial (acta de conformación, roles, funciones, periodicidad de reuniones, seguimientos). En **2** empresas.

* 1.9 Implementación de acciones del PESV (seguimiento al cronograma del plan de acción). En **3** empresas.

- 3 empresas cumplieron parcialmente.
- 1 empresas no cumplió
- 7 empresas programadas no se visitaron por el cambio de la resolución.



RESOLUCIÓN
NÚMERO
20223040040595

de 12-07-2022



OBJETO

La presente resolución tiene por objeto adoptar la “*Metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial*” contenida en el anexo de la presente resolución, la cual hace parte integral de la misma.





AMBITO DE APLICACIÓN

La “*Metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial*”, contenida en la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector publico o privado obligadas a diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial, según lo establecido en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del decreto ley 2106 de 2019, así como al ministerio de trabajo, superintendencia de transporte y organismos de transito como autoridades de verificación a la implementación en el marco de sus competencias y conformidad con el artículo 1 de la ley 2050 de 2020.





ENTIDADES, ORGANIZACIONES O EMPRESAS NUEVAS

Los sujetos obligados a diseñar e implementar los planes estratégicos de seguridad vial, que se creen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán diseñarlo e implementarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de su constitución.





TRANSITORIO

Las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar los planes estratégicos de seguridad vial que se haya registrado y/o cuenten con aval emitido por la autoridad competente con anterioridad a la entrada en vigencia de ese acto administrativo deberán actualizarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución.





VIGENCIA Y DERROGATORIAS

La presente resolución rige a partir de su publicación en el diario oficial y deroga la resolución 1565 de 2014 del Ministerio de transporte



OBJETO, AMBITO DE APLICACIÓN Y GENERALIDADES

La presente metodología desarrolla las fases, pasos y requisitos de obligatorio cumplimiento, mediante los cuales se diseña, implementa y verifica el plan estratégico de seguridad vial.

Esta metodología esta diseñada para ser articulada con el sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) y deberá adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa del sector publico o privado (en adelante organización) que cuente con una flota de vehículos automotores y no automotores superiores a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, de acuerdo con lo establecido en el articulo 12 de la ley 1503 de 2011, modificado por el articulo 110 del decreto ley 2106 de 2019 y demás normas concordantes





Cuando uno de los pasos establecidos en esta metodología no se pueda aplicar debido a la naturaleza y particularidades de la organización, esta debe documentar la justificación de la no aplicabilidad para efectos de que en la verificación no le sea exigible.

Para el caso de las organizaciones con casa matriz, filiales o subsidiarias y demás modelos de asociatividad empresarial que se constituyan de acuerdo con la normatividad vigente, podrá diseñarse un plan estratégico de seguridad vial por grupo empresarial, con el fin de optimizar y compartir talento humano, recursos, tecnológicos, procedimientos y actividades de capacitación, planes de emergencia, primeros auxilios, señalización, entre otras. Sin embargo, cada organización debe garantizar que la implementación del PESV este acorde a sus características particulares, teniendo en cuenta que cada razón social tiene un NIT diferente y le corresponde mantener evidencias y demostrar el cumplimiento del PESV de manera independiente.



CAPITULO I.

METODOLOGIA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACION DEL PESV

Teniendo en cuenta que la ley 1503 de 2011 define lineamientos en responsabilidad social de cara a la política de seguridad vial del país, corresponde a las organizaciones promover en sus colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía independientemente del rol, que asuman como actor vial (peatón, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductor) para ello el PESV representa una herramienta de gestión de riesgo en seguridad vial para las organizaciones y su comunidad.



CAPITULO I. METODOLOGIA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACION DEL PESV

Para efectos del PESV, son **colaboradores** de la organización, todos los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratista, afiliados, o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación outsourcing o por intermediación laboral de manera permanente u ocasional, que realizan funciones para los diferentes procesos de la organización.

Respecto de la comunidad de la organización, corresponde a todas las personas que tienen relación con la organización, incluye además de los colaboradores, a los clientes, estudiantes, entre otros (algunos ejemplos de comunidad de la organización son: comunidad educativa, comunidad empresarial, etc).

Para efectos de esta metodología son **desplazamiento laborales** los que desarrollan los colaboradores de la organización para el cumplimiento de su contrato o funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo al servicio de la organización.



NIVELES Y MISIONALIDAD

Para el diseño e implementación del plan estratégico, la organización se ubicará en alguno de los siguientes tres (3) niveles;

1. BÁSICO

2. ESTÁNDAR

3. AVANZADO

De acuerdo con su misionalidad y tamaño. La ubicación en uno de los mencionados niveles le determinara los pasos aplicables de conformidad con lo definido en esta metodología.



NIVELES Y MISIONALIDAD

La misionalidad de las organizaciones para efectos del PESV, se define en función de la exposición del riesgo en seguridad vial y la prestación o no del servicio de transporte, por lo que en esta metodología se establece dos misionalidades diferentes:

MISIONALIDAD 1

La de las empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.

MISIONALIDAD 2

La de las organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte.



TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN

Respecto del tamaño de la organización, para efectos del PESV, se define en función de:

a) Flota de vehículos automotores o no automotores:

Incluye el número de vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo, ya sean vehículos propios, arrendados en leasing, renting, entre otros, o que hagan parte de cualquier modelo de vinculación, contratación, intermediación o administración que realice la organización con el propietario, tenedor o conductor del vehículo, también incluye los vehículos utilizados por los contratistas y trabajadores de la organización, o

b) Conductores contratados o administrados por la organización.

Corresponde al número de personas que utilizan un vehículo automotor y no automotor puesto al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones, independientemente del modelo de contratación o administración (vinculación o intermediación) que utilice la organización.



Tabla 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACION DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. EMPRESAS DEDICADAS A LA PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE	2. ORGANIZACIONES DEDICADAS A ACTIVIDAD DIFERENTE AL TRANSPORTE
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. BASICO	Entre 11 y 19 de vehiculos o entre 2 y 19 conductores	Entre 11 y 49 de vehiculos o entre 2 y 49 conductores
	2. ESTANDAR	Entre 20 y 50 vehiculos o entre 20 y 50 conductores	Entre 50 y 100 vehiculos o entre 50 y 100 conductores
	3. AVANZADO	Mas de 50 vehículos o mas de 50 conductores	Mas de 100 vehiculos o mas de 100 conductores





La metodología se encuentra integrada por una serie de fases y pasos consecutivos, que deben seguirse de una manera sistemática bajo el ciclo PHVA para lograr resultados en mejora de la seguridad vial.

En consecuencia, la metodología del PESV se divide en cuatro (4) fases que facilitan su diseño e implementación.



FASES PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

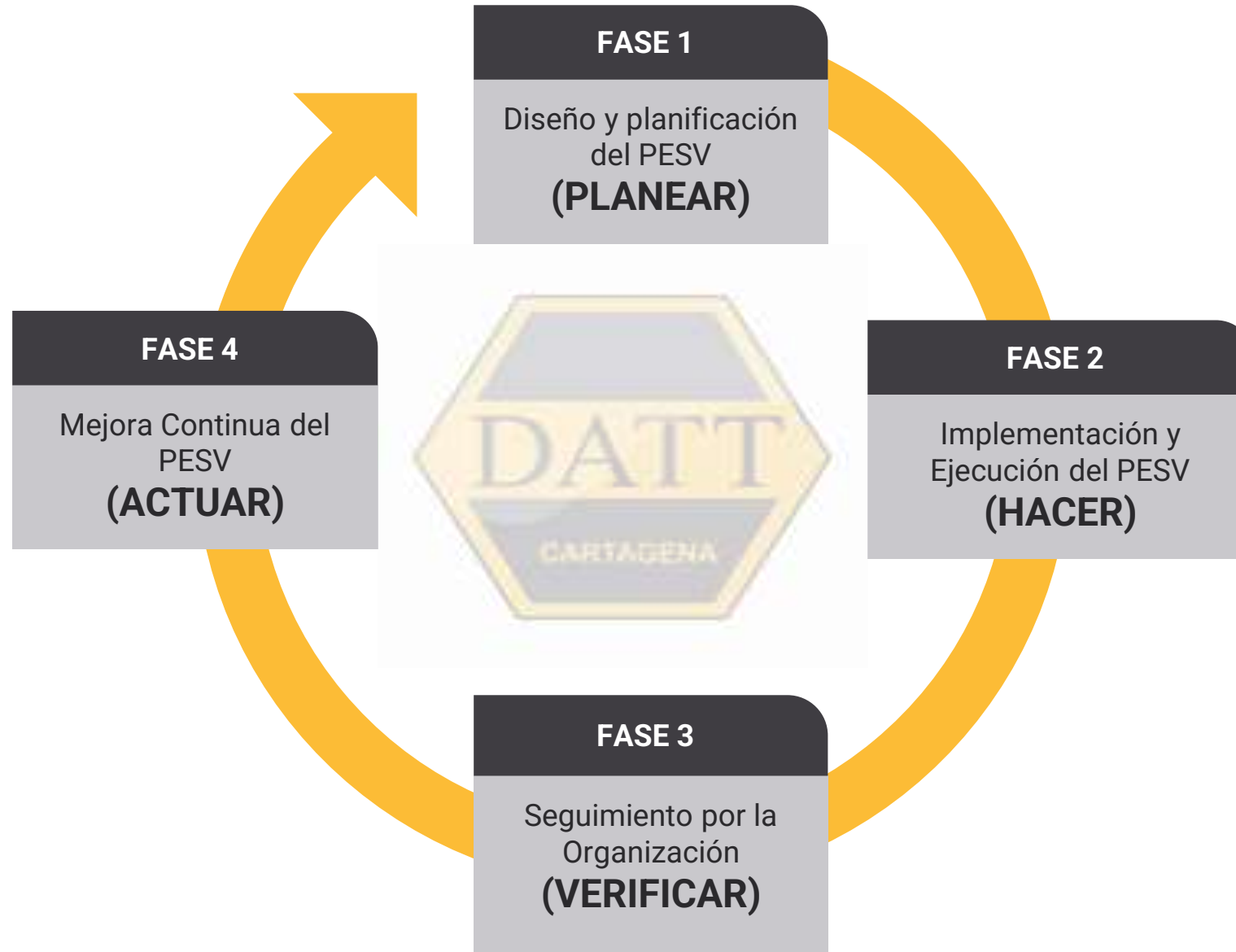


Ilustración 1. Fases para el diseño e implementación del PESV



Para facilitar la aplicación de los niveles mencionados en la tabla 1. resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización, metodología describe cada una de las cuatro (4) fases para el diseño e implementación del PESV.



FASE 1

Planificación del PESV
(planear)



Para iniciar la planificación es necesario tener en cuenta que el PESV deberá estar articulado con SG-SST, por lo tanto, un gran número de sus requisitos se complementan para mejorar la seguridad vial.

En la elaboración del PESV se debe seguir unos pasos que, en principio permitirán una preparación, incluyendo la asignación de responsabilidad, autoridad y recursos necesarios para su diseño e implementación como se muestra a continuación:



PASOS DE PREPARACION PARA LA ELABORACIÓN DEL PESV

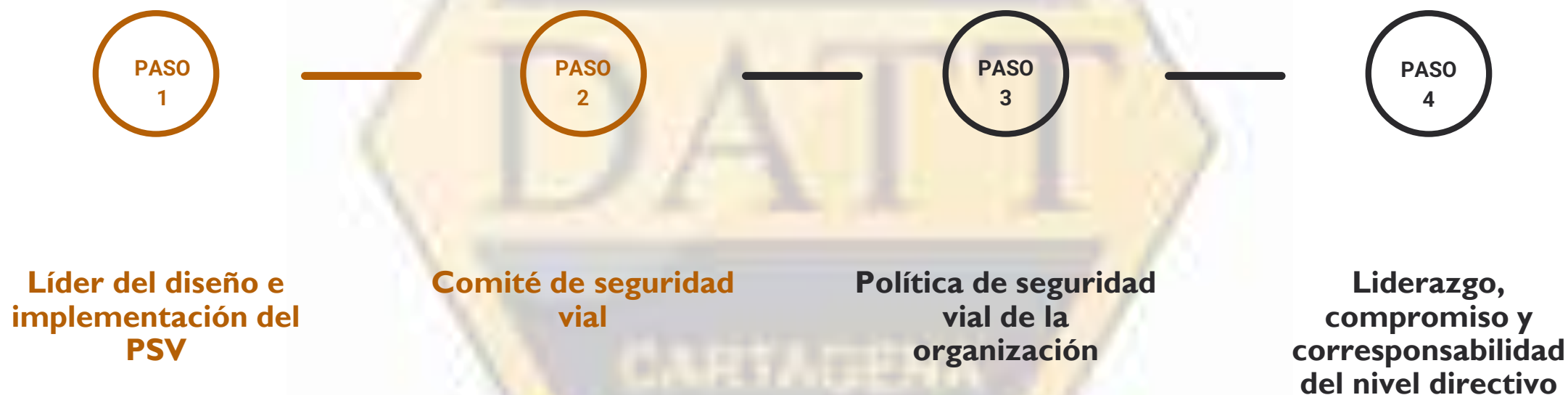


Ilustración 2. Pasos de preparación para la elaboración del PESV



PASOS PARA LA PLANIFICACION DEL PESV

Luego de realizar la preparación para la elaboración del PESV, se deben ejecutar los pasos de planificación como se muestran a continuación:

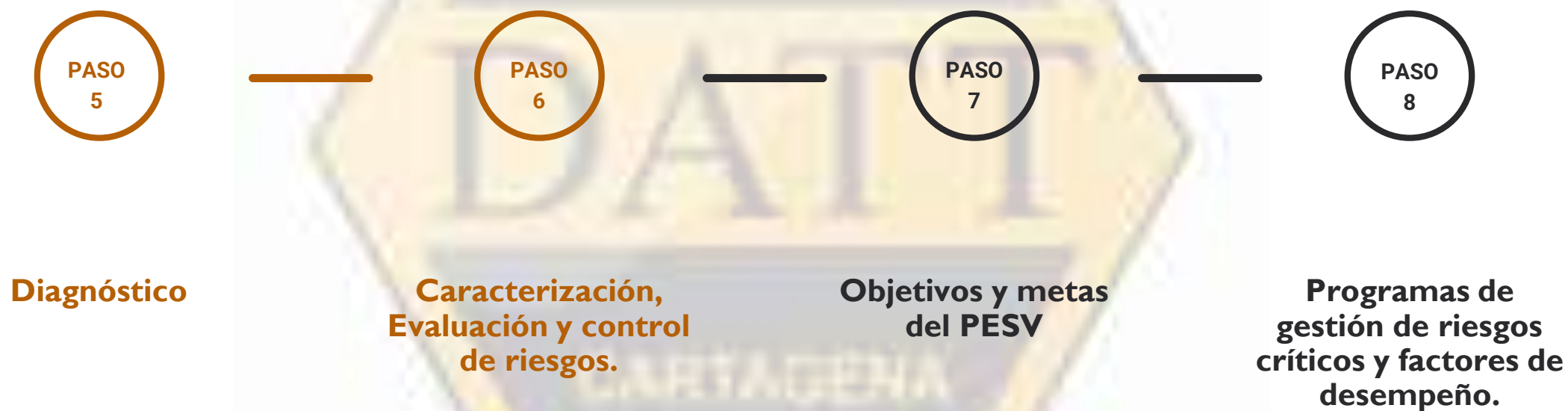


Ilustración 3. Pasos para la planificación del PESV



PASOS DEL PESV	NIVELES DEL PESV		
	1. BASICO	2. ESTANDAR	3. AVANZADO
1. Lider del diseño e implementacion del PESV	APLICA	APLICA	APLICA
2. Comité de seguridad vial	NO APLICA	APLICA	APLICA
3. Politica de la seguridad vial de la organización	APLICA	APLICA	APLICA
4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	APLICA	APLICA	APLICA
5. Diagnostico	APLICA	APLICA	APLICA
6. Caracterización, evaluación y control de los riesgos	APLICA	APLICA	APLICA
7. Objetivos y metas del PESV	APLICA	APLICA	APLICA
8. Programas de gestion de riesgo criticos y factores de desempeño	APLICA	APLICA	APLICA



PASO 1. LÍDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN PESV (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

1- El nivel directivo debe designar una persona con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial, para que lidere el diseño e implementación del PESV, de acuerdo con lo establecido en el capítulo I de la metodología del diseño, implementación y verificación de planes estratégicos de seguridad vial, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos establezca la organización.

2- el líder del diseño e implementación del PESV es el responsable de velar por que se cumplan las etapas de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del plan estratégico de seguridad vial conforme se indica en el paso 20. indicadores y reporte de autogestión PESV.





3- La organización debe definir la competencia del líder del diseño e implementación del PESV de acuerdo con los riesgos de la seguridad vial de las actividades relacionadas con los desplazamientos laborales al servicio de la organización, y teniendo en cuenta lo indicado en el paso 10. competencia y plan anual de formación

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 1. Lider del diseño e implementacion del PESV	Art. 2.2.4.6.8 Obligacionesde los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades

El líder del diseño e implementación del PESV puede ser el mismo responsable del SG-SST



PASO 2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL (CSV) (APLICA PARA NIVEL ESTÁNDAR Y AVANZADO)

El comité de seguridad vial (CSV) es el conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del plan estratégico de seguridad vial, influenciando y promoviendo en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas seguras en la vía; y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de las vías para el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial.

- El comité de seguridad vial (CSV), serán designados por el nivel directivo de la organización
- El CSV estará conformado por lo menos tres (3) personas con poder de decisión (incluyendo al líder del diseño e implementación del PESV)
- La competencia y formación mínima que deben tener los integrantes del CSV deberá ser definida por la organización de acuerdo con lo señalado en el paso 10. competencia y plan anual de formación (aplica para todos los niveles)



Las responsabilidades y funciones del CSV son:

- Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, manteniendo la alineación con el plan nacional de seguridad vial vigente y la articulación con el sistema de gestión de seguridad en el trabajo.
- Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el plan nacional de seguridad vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motocicletas, conductores, pasajeros).
- Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en logro de los objetivos del PESV.



Las responsabilidades y funciones del CSV son:

- Definir los procesos y/o áreas que acompañara cada miembro del comité de seguridad vial para influenciar la mejora en termino de seguridad vial.
- Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se debe investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.
- Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorias y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.





Las responsabilidades y funciones del CSV son:

- Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorias y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.

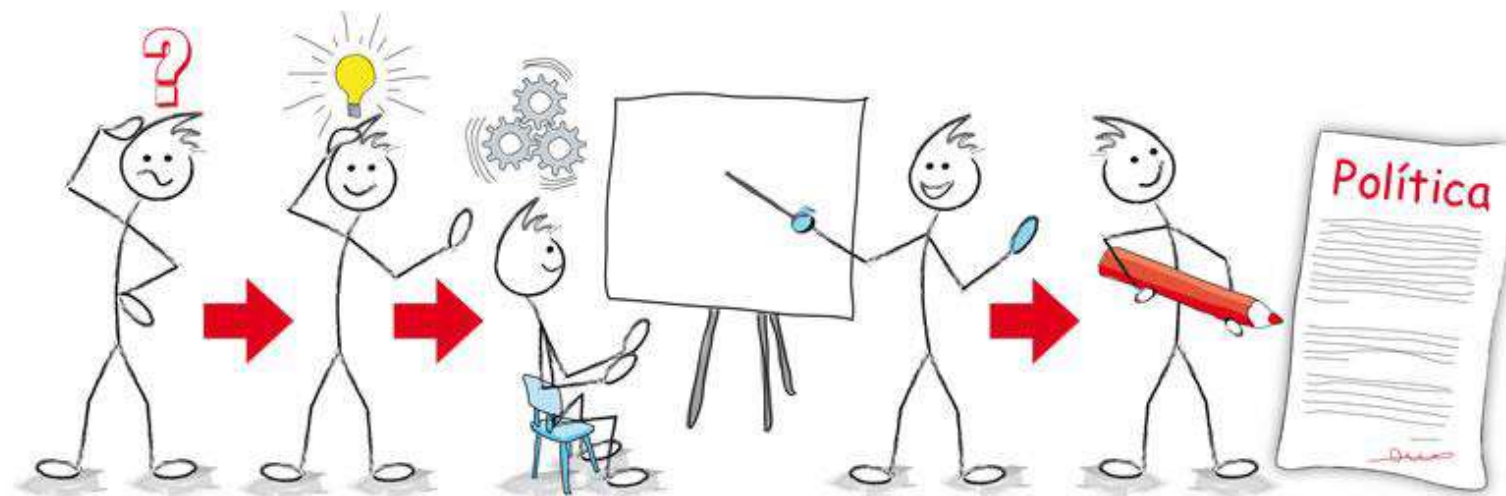
PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estandar y Avanzado)	Art. 2.2.4.6.8 Obligaciones de los empleados	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

El CSV del PESV y el COPASST del SG-SST, son comités que se pueden articular siempre y cuando se tengan en cuenta las diferencias en el alcance frente al riesgo (en lo laboral es un riesgo diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial) y se cumple con lo establecido en el presente documento.



PASO 3. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La política de seguridad vial es un documento en el que el nivel directivo de la organización se compromete a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV. Los programas asociados a la política se definen en el Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles).



©Baillou - Fotolia





La organización debe documentar la Política de Seguridad Vial, con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itineres para todos sus colaboradores, dicha política debe:

- Establecer compromisos claros del nivel directivo frente al PESV y orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
- Ser adecuada para las actividades y tamaño de la organización, y apropiada para la naturaleza de sus riesgos en seguridad vial.
- Proporcionar un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos en seguridad vial.
- Incluir el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en seguridad vial como compromiso.
- Incluir el cumplimiento de mejora continua del PESV.
- Ser concisa, redactada con claridad, estar fechada y firmada por el (la) representante legal de la organización.
- Ser revisada, como mínimo cada tres (3) años, socializada y accesible para todos los niveles de la organización.





La Política de la SV se puede articular con la Política del SG-SST y/o con los sistemas de gestión que tenga implementados la organización, siempre y cuando se cumpla con lo establecido en la Metodología.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 3. Política de la seguridad vial de la organización (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.5 Política de seguridad y salud en el trabajo (SST)	5.2 Política de SV

La política de seguridad vial exigida en PESV se puede articular con la política del SG-SST y/o con los demás sistemas de gestión que tengan implementados la organización, siempre y cuando se cumpla lo establecido en el presente documento.



PASO 4. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

El nivel directivo debe demostrar liderazgo, compromiso y corresponsabilidad mediante:

- La definición de la política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.
- Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- El suministro de recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.
- La adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en materia.
- El seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que se establezca la organización.



- El cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.
- La atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación, en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realice el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismo de Tránsito según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del plan estratégico de seguridad vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamentan.
- La participación en una (1) reunión de CSV, por lo menos una (1) vez al año para revirar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015-SG-SST	ISO 39001
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	Art. 2.2.4.6.8 Obligaciones de los empleadores Art.2.2.4.6.31 Revision por la alta direccion	5.1 Liderazgo y compromiso



PASO 5. DIAGNÓSTICO (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Para realizar el diagnóstico y evaluación inicial del PESV, la organización debe conocer el escenario de partida por medio de la definición de la línea base o primera medición del estado actual de la SV, conforme se explica en el Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales (aplica para nivel avanzado) para identificar los problemas de seguridad vial.

El diagnostico debe contener al menos:

- Cantidad de sedes, servicios que presta la organización.
- Lista de contratistas (ocasionales y permanentes), incluyendo flotas fidelizadas, flotas ocasionales, afiliados, personas vinculadas mediante tercerización subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto de su contrato con la organización.



- 
- Listado de colaboradores de la organización, incluyendo fecha de nacimiento, género, cargo, escolaridad, estado civil, vigencia de la licencia de conducción (si tiene), capacitaciones, evaluación de la competencia, siniestros viales, cantidad, tipo y estado de pago de sus infracciones de tránsito, medio de transporte que utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo, y si tiene rol de conductor para desplazamientos laborales, tipo de vehículo automotor o no automotor que conduce y fecha de vinculación a la organización.
 - Lista de vehículos automotores y no automotores; propios de la organización, afiliados, asociados, o que están puestos al servicio de la organización para realizar desplazamientos labores, incluyendo placa del vehículo, número VIN, número de motor, kilometraje, fecha de fabricación, especificaciones técnicas del vehículo, vigencia SOAT, vigencia revisión técnico-mecánica, reporte de siniestros viales del vehículo, plan de mantenimiento preventivo, control de acciones de mantenimiento, tipo de vehículo y promedio o estimado de kilómetros que recorren al mes.



- Lista de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales, incluyendo el número de kilómetros, frecuencia del uso de la ruta (número de veces que se utiliza la ruta en la semana, al mes o al año).
- Número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización, descripción y número de equipos, equipamiento o elementos de primeros auxilios dispuestos para la atención de siniestros viales, tipo y fecha de simulacros de atención de emergencias viales realizados.

Teniendo en cuenta estos elementos, el diagnóstico debe estar documentado y se debe actualizar al menos una vez al año.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015-SG-SST	ISO 39001
Paso 5. Diagnostico (aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.16 Evaluacion inicial del sistema de gestion de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST)	4.1 Conocimiento de la organización y su contexto



PASO 6. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTORL DE RIESGOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización debe definir y aplicar uno (1) o varios procedimientos de evaluación y control de riesgos en seguridad vial, que tenga alcance sobre todos los procesos, funciones y actividades relacionadas con el tránsito para el cumplimiento de su misión; dicho procedimiento debe permitir identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial de la organización donde se incluyan desplazamiento laborales, las vías que administran la organización, el entorno próximo de la organización (vecinos y vías aledañas) y los trayectos en itinere, con alcance a la comunidad de la organización con el fin de priorizar e implementar los controles necesarios para prevenir los riesgos de seguridad vial.

Existen variedad de técnicas de gestión de riesgo que puede utilizar la organización, algunas son:

Cualitativas

Semicuantitativas

Cuantitativa



Su implementación depende del conocimiento, de los recursos y de los datos (sociodemográficos, espaciales y temporales) que aporta la organización, a continuación en la ilustración 4. Proceso de gestión del riesgo en seguridad vial, se muestra el esquema de gestión del riesgo con algunos ejemplos para las etapas de identificación, análisis y valoración de riesgos.

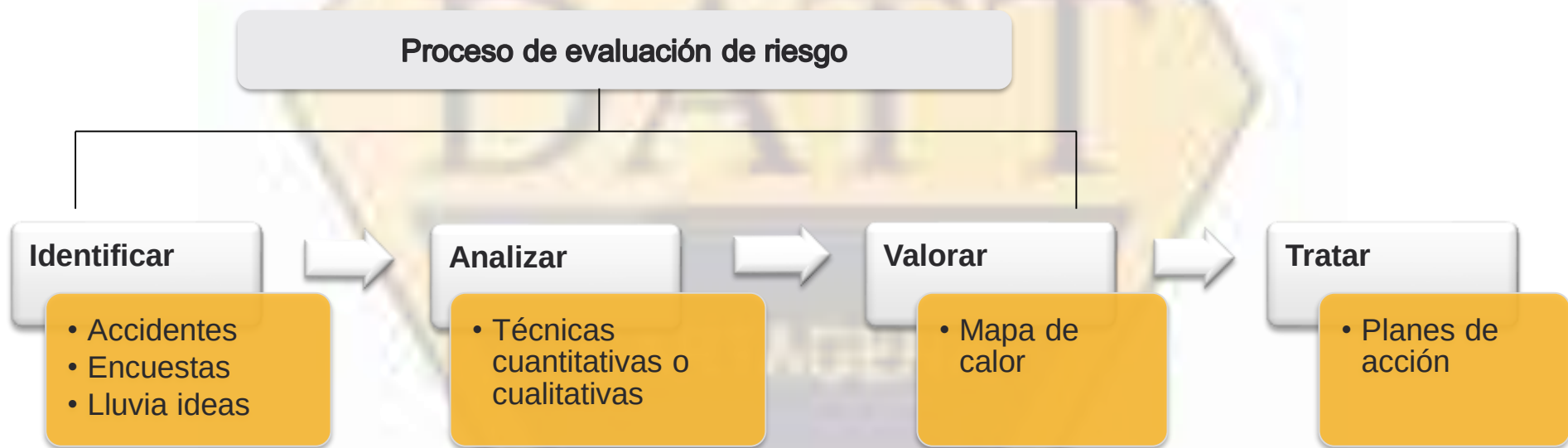


Ilustración 4. Procesos de gestión del riesgo en seguridad vial

El procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial al menos debe contener:

1. Identificación del riesgo

El propósito de la identificación del riesgo en seguridad vial es encontrar, reconocer y describir los riesgos de la seguridad vial, teniendo en cuenta todos los colaboradores de la organización (peatones/pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores), con enfoque en los desplazamientos laborales, la organización debe tener en cuenta que en la seguridad vial el riesgo es dinámico, debido al cambio del entorno y asociado a la velocidad de los desplazamientos, donde cada segundo cambian las condiciones de riesgo en la vía.

Algunas herramientas que se utilizan para identificar los riesgos son:

El análisis de las causas de los siniestros viales

Las encuestas para identificar percepción de los colaboradores

La lluvia de ideas con expertos, entre otras



La organización debe analizar sus actividades, productos y servicios, así como los riesgos e impactos que genera en materia de seguridad vial.

La identificación del riesgo debe contemplar a todos los actores viales que realizan desplazamientos laborales, los factores de la seguridad vial del sistema seguro (comportamiento seguro, vehículos seguros, velocidades seguras, entorno o infraestructura vial y viajes seguros) y las variables de riesgo necesarias para mejorar la seguridad vial de la organización.

2. Análisis del riesgo:

El propósito del análisis del riesgo en seguridad vial es comprender la naturaleza del riesgo y sus características, por ello, al menos debe considerar factores de exposición y probabilidad.

Algunas herramientas que se pueden utilizar para analizar los riesgos son:

El análisis pajarita
para riesgos críticos
(Cualitativa)

La matriz de
probabilidad/consecuencia
(Cualitativa)

El análisis de los modos
de fallo y de los efectos
(Semicuantitativa)

Las estadísticas y
redes bayesianas
(Cuantitativa)



3. Valoración del riesgo:

El propósito de la valoración del riesgo en seguridad vial es obtener información suficiente o necesaria para facilitar la toma de decisiones, en la valoración se comparan los resultados del análisis con los criterios del riesgo.

La herramienta que se puede utilizar para valorar los riesgos es el mapa de calor que se basa en términos de probabilidad y exposición.

Tabla: Ejemplo mapa de calor para la valoración del nivel de riesgo

NIVEL DE RIESGO			NIVEL DE PROBABILIDAD		
			1	2	3
			No es probable	Poco probable	Muy probable
NIVEL DE EXPOSICION	Frecuente	3	3	6	9
	Ocasional	2	2	4	6
	Esporádica	1	1	2	3

NIVEL DE RIESGO	
NIVEL DEL RIESGO	VALOR DE NR
I: Critico	6-9.
II: Moderado	3-4.
III: Bajo	1-2.



4. Tratamiento de los riesgos:

El propósito del tratamiento de los riesgos en seguridad vial es seleccionar e implementar controles y acciones para abordarlo.

Las acciones que puede tomar la organización frente al riesgo son:

Evitarlo

Aceptarlo

Eliminar la fuente que lo ocasiona

Modificar los factores de exposición

Probabilidad

La evaluación y control de los riesgos se debe actualizar como mínimo (1) vez al año y/o cada vez ocurra un siniestro vial en el cual resulte involucrado un vehículo de la organización opuesto al servicio de ella y a consecuencia del mismo se causen fatalidades o lesiones; o cuando se presente un siniestro vial de un miembro de la comunidad de la organización al interior o en su entorno, o cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.





PESV	DECRETO 1072 DE 2015-SG-SST	ISO 39001
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.15 Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades

La caracterización, evaluación y control de riesgos del PESV se puede articular con la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos del SG-SST, siempre y cuando se tengan en cuenta las diferencias en el alcance frente al riesgo de seguridad vial, principalmente en la identificación de riesgos (en lo laboral es un riesgo diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial) y se cumpla con lo establecido en el presente documento.



PASO 7. OBJETIVOS Y METAS DEL PESV (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

En este paso se deben definir los objetivos y metas del PESV de conformidad con la política de seguridad vial de la organización, los cuales deben estar enfocados a la prevención, ser claros, medibles y cuantificables.

- Los objetivos deben ser coherentes con la política definida en el paso 3. Política de seguridad vial de la organización (aplica para todos los niveles) y con el plan de trabajo anual del PESV definido en el paso 9. Plan anual de trabajo (aplica para todos los niveles), compatible con la normatividad vigente, comunicados a todos los colaboradores de la organización, documentados, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año.
- Los objetivos y metas también deben ser coherentes con los riesgos definidos en el paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (aplica para todos lo niveles) y con los factores de desempeño de la seguridad vial definidos en el paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (aplica para todos lo niveles)

PESV	DECRETO 1072 DE 2015-SG-SST	ISO 39001
Paso 7. Objetivos y metas del PESV	Art. 2.2.4.6.18 Objetivos del sistema de gestion de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST)	6.4 Objetivos de la SV y planificacion para lograrlos



PASO 7. OBJETIVOS Y METAS DEL PESV (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.18 Objetivos del sistema de gestion de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST)	6.4 Objetivos de la SV y planificacion para lograrlos

Teniendo en cuenta que la definición de los objetivos y metas del PESV debe orientarse a la reducción de siniestros viales, se puede articular con los objetivos y metas definidos en el SG-SST, así mismo se puede realizar el seguimiento bajo un mismo tablero de control.



PASO 8. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Los programas de gestión de riesgos críticos establecen los lineamientos y factores de desempeño para tratar (eliminar o sustituir o reducir o controlar) y manejar los riesgos identificados.

El factor de desempeño, según la ISO 39001 es definido como el factor medible, elemento o criterio que contribuye a la seguridad vial en el que una organización puede ejercer influencia, y que le permite determinar los impactos en la seguridad vial.

- Tanto los programas de gestión de riesgo críticos como los factores de desempeño permiten tomar decisiones adecuadas, fijar las directrices en seguridad vial y establecer las guías de acción necesarias para todos los colaboradores de la organización.
- Para definir los programas de gestión de riesgo y factores de desempeño del PESV, la organización primero deberá seleccionar los riesgos con valoración crítica para asociar los programas y posteriormente diseñar programas de intervención para colaboradores de la organización.



PASO 8. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Los programas deben estar documentados y contener como mínimo:

- Nombre del programa
- Lineamiento y/o límite y/o alcances
- Fecha inicio
- Duración
- Línea base
- Objetivos y metas
- Indicadores y forma de medición
- Uno o varios factores de desempeño relacionados
- Actividades
- Responsable
- Presupuesto
- Cronograma
- Mecanismos por realizar seguimiento al programa



La organización debe diseñar e implementar, como mínimo los siguientes programas:

PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD SEGURA

Procedimiento para controlar la velocidad de los vehículos automotores el cual debe estar alineado con el enfoque del sistema seguro y debe contener:

- Mecanismo o Equipo de medición que se va a utilizar
- Frecuencia de mantenimiento y calibración del quipo
- Responsable del programa
- Frecuencia de evaluación de los resultados
- Procedimiento en caso de exceso de velocidad y casos reiterativos
- Mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial entorno a la gestión de la velocidad

FACTORES DE DESEMPEÑO DE LA GESTION DE LA VELOCIDAD -entre otros, pueden ser:

- Promover el cumplimiento de los límites de velocidad
- Sustituir incentivos de pago que generan presión de velocidad en el recorrido
- Implementación de tecnología para control de velocidad por Tacógrafo, GPS o computador abordo, entre otros.



PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA FATIGA

Procedimiento para controlar la jornada de trabajo y las horas de conducción y descanso de conductores, debe contener:

- Mecanismo o equipo de medición que se va a utilizar
- Revisión y cumplimiento de las políticas laborales en cuanto a tiempos de conducción y jornadas de trabajo.
- Planificación de los viajes para evitar excesos en las jornadas de trabajo.
- Responsable(s) del programa.
- Frecuencia de la evaluación de los resultados.
- Procedimiento en caso de encontrar excesos en las jornadas de trabajo u horas de conducción y casos reiterativos por parte de planificadores de ruta y conductores.

FACTORES DE DESEMPEÑO DE PREVENCIÓN DE LA FATIGA -entre otros, pueden ser:

- Promover el cumplimiento de la jornada laboral del personal que conduce un vehículo en desplazamientos laborales.
- Sustituir incentivos de pago asociados al exceso de kilómetros recorridos diariamente.
- Controlar las jornadas de descanso entre turnos.
- Controlar los sitios y horarios de descanso durante la jornada laboral.



PROGRAMA PARA LA PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN

Procedimiento para controlar y monitorear la distracción en la conducción, el programa debe contener:

- Mecanismos o equipos de control que se va a utilizar.
- Responsable del programa y monitorear la distracción de conductores durante la conducción.
- Identificación de las principales distracciones de los conductores.
- Frecuencia de la evaluación de los resultados del programa.
- Procedimiento en caso de evidenciar distracción durante la conducción.
- Mecanismos de comunicación y campañas de prevención de la distracción durante la conducción.

FACTORES DE DESEMPEÑO DE LA PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN-entre otros, pueden ser:

- Control de uso de teléfonos móviles
- Control de uso de elementos distractores dentro del vehículo.



PROGRAMA CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DE ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

Procedimiento para evitar que se conduzca bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, el programa debe contener:

- Estrategias para identificar posibles casos de conducción bajo el efecto de alcohol y psicoactivas.
- Acciones y correctivos.
- Responsable del programa.
- Frecuencia de la evaluación de los resultados del programa.
- Procedimiento en caso de presentarse conducción bajo el influjo de alcohol o sustancias psicoactivas y casos reiterativos.
- Mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial entorno a la cero tolerancia a la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.

FACTORES DE DESEMPEÑO- entre otros, pueden ser:

- Pruebas de consumo de alcohol a los conductores de vehículos automotores y no automotores que realicen actividades al servicio de la organización, o en las instalaciones de la organización, o en zonas aledañas que estén bajo el control de la organización.
- Prueba de control anual en sangre para alcohol y en orina para alcohol y sustancias psicoactivas para conductores que realizan recorridos al servicio de la organización.



PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

Procedimiento con las directrices de seguridad vial para promover la protección de los actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) de la organización en sus desplazamientos laborales y la generación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en las vías en todos los colaboradores, debe contener:

- Definición de las directrices
- Responsable(s) del programa.
- Seguimiento a la implementación del programa.
- Frecuencia de la evaluación de los resultados del programa.
- Procedimiento en caso de identificar incumplimiento de las directrices y casos reiterativos.
- Mecanismos de comunicación y campañas de prevención, entorno a la protección de los actores vulnerables.

FACTORES DE DESEMPEÑO- entre otros, pueden ser:

- Control de uso de casco de seguridad y de elementos de protección personal por motociclistas y ciclistas
- Control de los desplazamientos laborales de los actores vulnerables, para reducirla exposición al riesgo.





Otros programas relacionados con los riesgos de la organización, el cumplimiento de normas de tránsito y la Política Nacional de seguridad vial, así como la articulación con los programas del SG-SST, como los relativos a medicina del trabajo, prevención y promoción de la salud en el trabajo, condiciones de salud, entre otros.

- Actualizados como mínimo (1) vez al año para lograr una mejora sistemática en la SV,
- Deben ser divulgados a todos los colaboradores de la organización
- Se les debe realizar análisis y evaluación de resultados de manera trimestral en el CSV.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 8. Programas de gestion de riesgos criticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.23 y 2.2.4.6.24 Gestion de los peligros y riesgos y medidas de control y prevención	6.3 Factores de desempeño de la SV

Con respecto a los factores de desempeño de la seguridad vial, es un elemento exclusivo del PESV, teniendo en cuenta la variabilidad de los riesgos.



FASE 2

**Implementación y Ejecución
del PESV
(hacer)**



En la fase de ejecución el PESV se implementan las acciones definidas en la fase 1. Planificación del PESV y todas las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial en la organización, así como para generar hábitos y comportamientos seguros por parte de toda la organización y controlar los riesgos, con el fin de reducir los siniestros viales

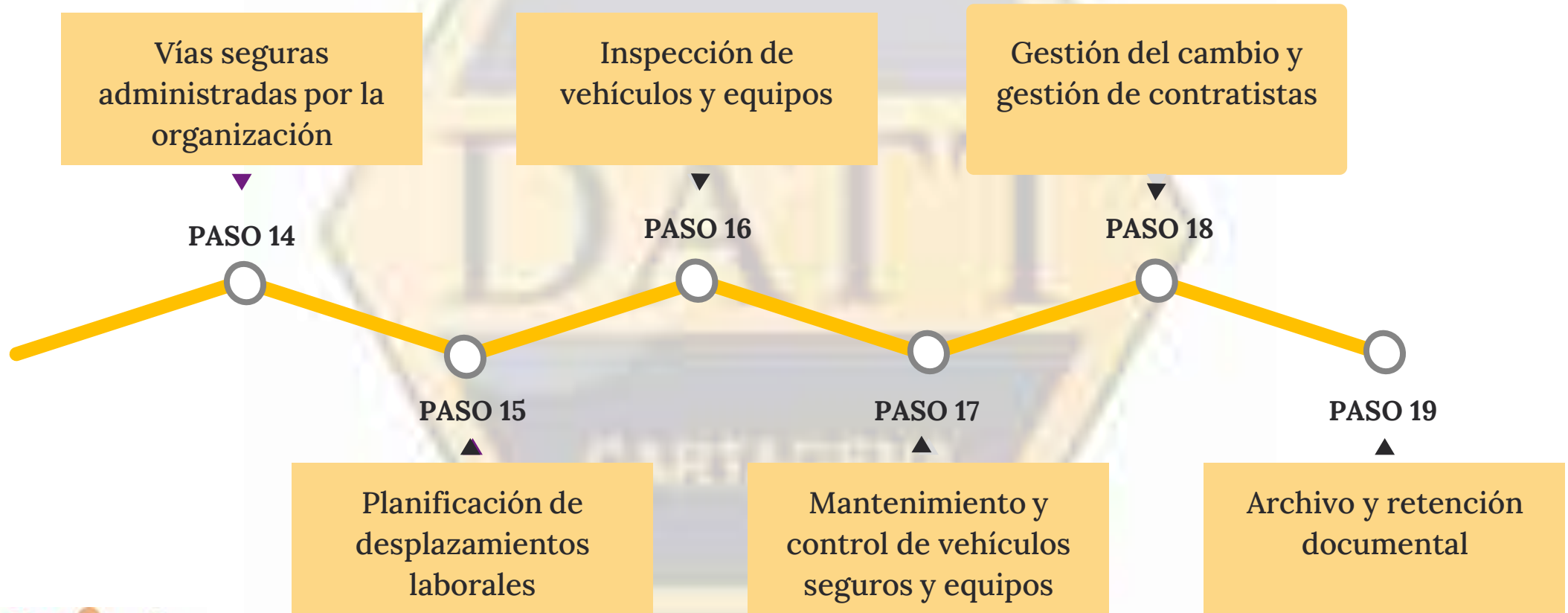
En resumen, los pasos que corresponden a la fase de implementación y ejecución del PESV son los siguiente:



PASOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV



PASOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV



Pasos fase de implementación del PESV

PASOS DEL PESV	NIVELES DEL PESV		
	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
9. Plan anual de trabajo	APLICA	APLICA	APLICA
10. Competencia y plan anual de formacion	APLICA	APLICA	APLICA
11. Responsabilidades y comportamiento seguro	NO APLICA	NO APLICA	APLICA
12. Plan de preparacion y respuesta ante emergencias viales	APLICA	APLICA	APLICA
13. Investigacion interna siniestros viales	NO APLICA	APLICA	APLICA
14. Vias seguras administradas por la organización	APLICA	APLICA	APLICA
15. Planificacion de desplazamientos laborales	APLICA	APLICA	APLICA
16. Inspeccion de vehiculos y equipos	APLICA	APLICA	APLICA
17. Mantenimiento y control de vehiculos seguros y equipos	APLICA	APLICA	APLICA
18. Gestion del cambio y gestion de contratistas	NO APLICA	APLICA	APLICA
19. Archivo y retencion documental	NO APLICA	APLICA	APLICA



PASO 9. PLAN ANUAL DE TRABAJO (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

El plan anual de trabajo del PESV, es el documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la organización en SV para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, la alineación con el PNSV y la articulación con el SGSST.

Para definir el plan anual de trabajo, la organización debe tener en cuenta lo establecido en el Se debe tener en cuenta lo definido en:

- Paso 3. política de seguridad vial de la organización (Aplica para todos lo niveles).
- Paso 5. Diagnostico (Aplica para todos los niveles).
- Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgo (Aplica para todos los niveles),
- Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)
- Paso 8 Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles).





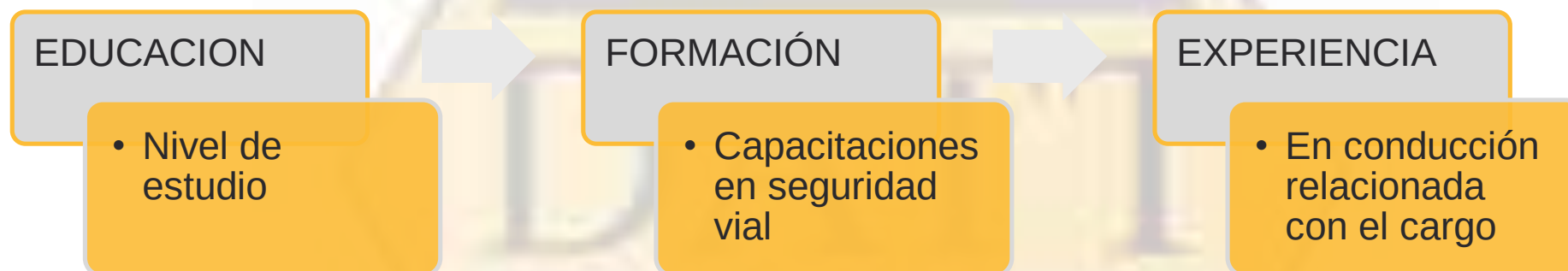
PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.17 Planificación del SG- SST	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos

El plan anual de trabajo del PESV se puede articular con el plan anual de trabajo del SG-SST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos, y cronograma de actividades).



PASO 10. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización debe definir la competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización. La competencia se define en términos de:



La organización al menos debe documentar la competencia de los siguiente cargos y Roles :



PASO 10. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización al menos debe documentar la competencia de los siguiente cargos y Roles :

- Líder del diseño e implementación del PESV
- Miembros del comité de seguridad vial.
- Capacitadores en seguridad vial.
- Planificadores de rutas o personas que realizan las funciones de coordinar desplazamientos laborales.
- Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
- Auditores de seguridad vial.
- Brigadista vial o personas de la organización con conocimientos en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores, encargada de brindar apoyo en la atención de los siniestro viales, bien sea como primer respondiente o como soporte de atención.
- Investigadores internos de siniestros viales.
- Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.



PASO 10. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización debe establecer los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

El plan anual de formación es el documento de gestión del conocimiento que contiene los temas de capacitación y sensibilización por cada:

- Actor vial (independientemente del rol que desempeñe),
- La intensidad horaria de la formación (capacitación teórica, practica, talleres y/o simuladores),
- La modalidad (presencial y/o virtual),
- La frecuencia ,
- El (los) responsable(s) de ejecución
- Los recursos,
- Las herramientas metodológicas y pedagógicas.





Para definir el plan anual de formación, la organización debe tener en cuenta:

- Paso 6. Caracterización, evaluación y control del riesgo (Aplica para todos los niveles)
- Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)
- Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Aplica para el nivel avanzado)

Adicionalmente la organización debe priorizar la formación de acuerdo con los resultados de dichos análisis y sus procedimientos internos.

El plan anual de formación debe incluir la capacitación de todo los colaboradores de la organización, en relación con los contratistas la organización deberá tener en cuenta lo establecido en el paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratista (aplica para el nivel estándar y avanzado).

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 10. Competencia y plan anual de formacion (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.11 Capacitacion en SST	7.3 Competencia



PASO 11. RESPONSABILIDAD Y COMPORAMIENTO SEGURO (APLICA PARA NIVEL AVANZADO).

Para la definición de la responsabilidad de los colaboradores en el PESV y evaluación de su comportamiento en relación con la seguridad vial, la organización debe:

1. Documentar uno (1) o varios procedimientos en los que se establezcan los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros).
2. Asignar, documentar y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de SV de todos los colaboradores de la organización, las cuales al menos deben contener:
 - Reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales.
 - La participación en capacitación de seguridad vial.
 - Compromiso de los colaboradores en cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la organización.
 - Reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud.





3. Evaluar el comportamiento de los colaboradores relacionados con la SV, al menos (1) vez al año. Dicha evaluación debe contener como mínimo:

- Siniestros viales en el período evaluado en los que se ha visto involucrado colaboradores de la organización.
- Infracciones de tránsito cometidas en el período evaluado por los colaboradores de la organización.
- Quejas durante el período evaluado relacionadas con comportamientos de colaboradores que pongan en riesgo su seguridad vial y/o la de los demás miembros de la comunidad de la organización y/o la de otros actores viales.
- Capacitaciones recibidas por los colaboradores período evaluado.

Posteriormente, la organización debe documentar procedimiento de evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionados con la seguridad vial con el fin de identificar los colaboradores que requieren un refuerzo en los programas de formación.



4. Definir una estrategia para promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, por parte de todos los colaboradores de la organización, particularmente promover en sus colaboradores la generación de comportamientos interdependientes, entendidos como aquellos que permiten que los colaboradores se cuiden a si mismos y ayuden a proteger a los demás actores viales para evitar siniestros viales, también se refieren a la corresponsabilidad que tienen los colaboradores de la organización frente a la seguridad vial de la misma.



La organización podrá tomar como base el siguiente ejemplo sobre la estrategia para promover comportamientos interdependientes relacionados con la seguridad vial; en todo caso

se debe mantener el cumplimiento de los requisitos aplicables del SG-SST:

- Definir el perfil y profesiograma.
- Identificar brechas de conocimientos en SV y emprender programas de formación para mejorar su competencia.
- Definir la clasificación del nivel de riesgo en SV.
- Evaluar la competencia, el desempeño y el nivel de riesgo trimestralmente.
- Incluir un programa de motivación para incentivar comportamientos interdependientes y otros programas para intervenir comportamientos riesgosos.
- Definir un decálogo de las normas de comportamiento para lograr comportamiento interdependientes.
- Definir campañas para apoyar logro de comportamientos interdependientes.
- Incluir un mecanismo de seguimiento o auditoria para verificar si se cumplen con los comportamientos interdependientes.





PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel avanzado)	Art. 2.2.4.6.10 y 2.2.4.7.5 Responsabilidades de los trabajadores y sistema de estandares minimos	7.3 Competencia 7.4 Toma de conciencia

Respecto de la evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, es un elemento exclusivo del PESV, teniendo en cuenta que la generación de hábitos, comportamientos y conductas seguras de los actores viales es el principal propósito del PESV



PASO 12. PLAN DE PREPARACIÓN Y REPUESTA ANTE EMERGENCIAS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La gestión en la atención integral a víctimas permite mitigar los efectos de los siniestros viales. Para ello, la organización, debe elaborar y documentar uno (1) o varios plan(es) de preparación y respuesta ante emergencias viales (PPRAEV) como mínimo el plan debe incluir:

- Reporte de siniestros viales.
- Funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias.
- Riesgos de las rutas.
- La ubicación de los centros de atención médica.
- Protocolo que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización.
- Capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial en relación con la atención de la emergencia vial (por ejemplo la aplicación del protocolo PAS: Proteger, avisar y socorrer)



- El equipo que se utilizará para la atención de emergencias viales.
- Realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año y donde sea posible integrando a los organismos de socorro, comités empresariales, y comunidad de las rutas frecuentes que utiliza la organización.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 12. Plan de preparacion y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.25 Prevencion, preparacion y respuesta ante emergencias	8.2 Preparacion y repuesta ante emergencias

Puede ser un capítulo del plan de emergencias del SGSST y /o puede ser un protocolo independiente.



PASO 13. INVESTIGACIÓN INTERNA DE SINIETROS VIALES (APLICA PARA NIVEL ESTÁNDAR Y AVANZADO)

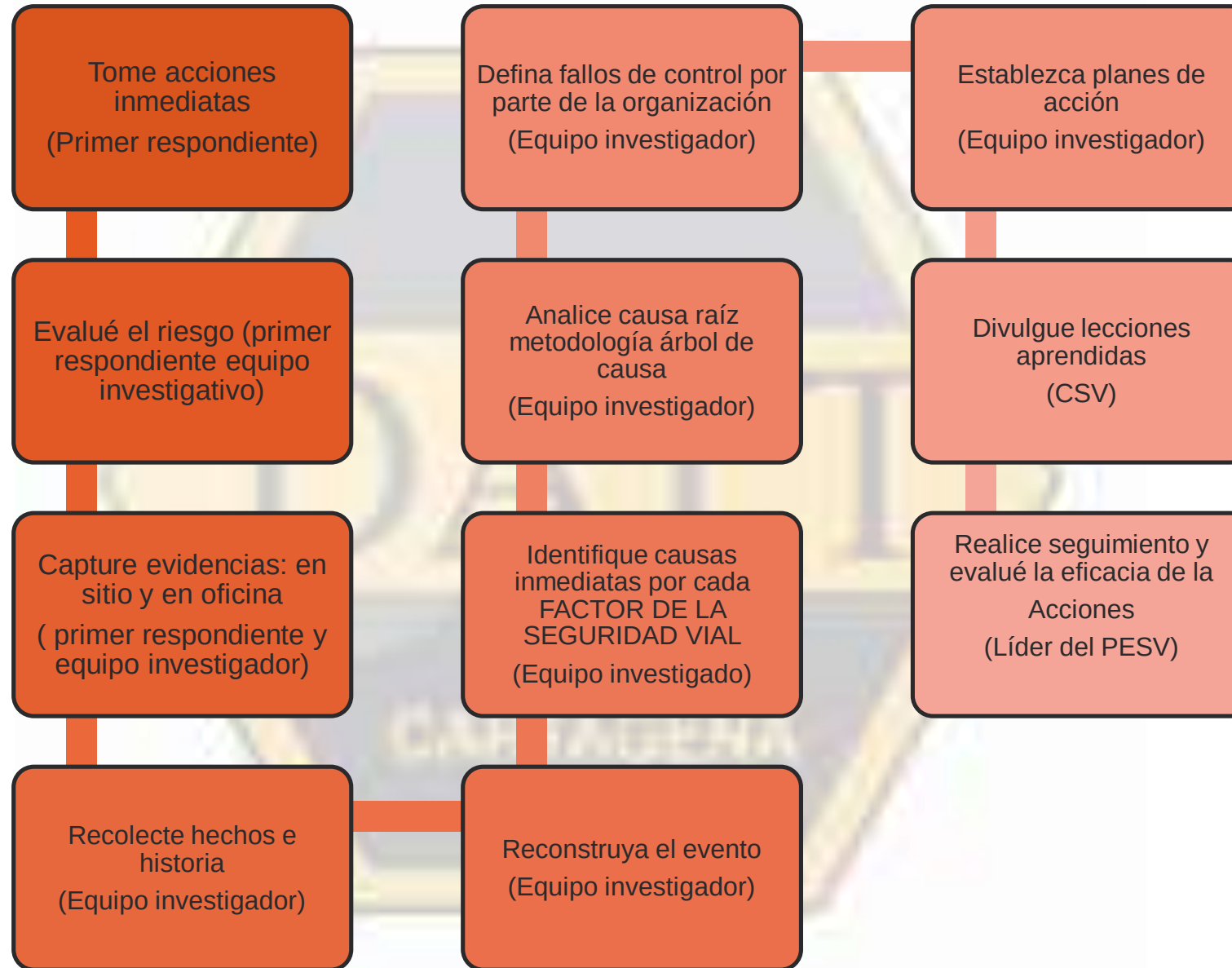


La organización debe Documentar y aplicar una (1) o varias técnica(s), metodología(s) o procedimiento(s) para investigaciones internas de siniestros viales, con el fin de reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización.

Las investigaciones internas no involucra, ni suple la investigación que deban realizar las autoridades de acuerdo con su competencia, pero puede complementarse con la de investigación de los accidentes laborales por siniestros viales.



Ejemplo Paso a paso para investigar siniestros viales

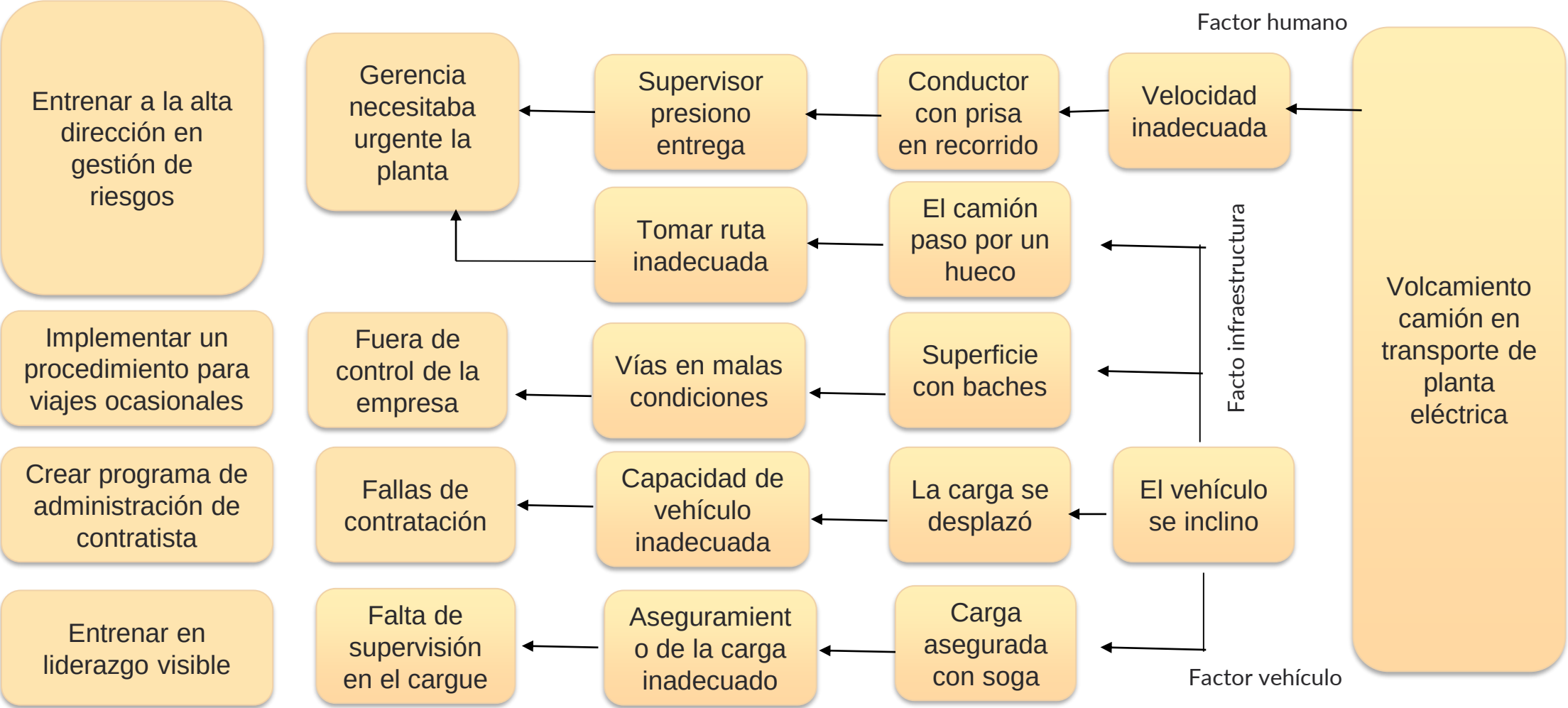




Las investigaciones internas de siniestros viales con fallecidos y/o lesionados en los que la organización se vea involucrada, se deben realizar teniendo en cuenta el factor humano, factor infraestructura y factor vehículo, determinando las causas inmediatas, causa raíz, las fallas de control, los planes de acción para evitar que se presenten nuevos casos y la divulgación de la lección aprendida.



Ejemplo metodología para investigar siniestros viales.



ACCION CORRECTIVA	CAUSAS RAIZ/ BASICAS	CAUSAS INMEDIATAS	PILAR DE LA SEGURIDAD VIAL
-------------------	----------------------	-------------------	----------------------------



PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	Art. 2.2.4.6.32 Investigación de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales	9.2 Investigación de accidentes de trafico y otros incidentes de trafico en la vía



Respecto de la investigación de incidentes o accidentes de trabajo requerida en el SGSTT y la investigación interna de siniestros viales del PESV, es posible su articulación en algunas etapas de la investigación como el reporte, registro y divulgación; mientras que en las etapas de investigación y análisis no es posible dicha articulación debido a la diferencia de las variables del riesgo dinámico.



PASO 14. VÍAS SEGURAS ADMINISTRADAS POR LA ORGANIZACIÓN (APLICA A TODOS LOS NIVELES)

- La organización debe documentar un (1) protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/ o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle la organización.
- Debe documentar los siniestros viales ocasionados por sus colaboradores en dichas vías o por terceros generando afectaciones a sus colaboradores.
- El protocolo de vías administradas por la organización, al menos debe contener la identificación de zonas de conflicto de tránsito con sus respectivos planes de acción para controlar los riesgos, la realización de inspecciones anuales de las vías, el plan de mantenimiento preventivo de la infraestructura vial y su respectiva ejecución, incluyendo señalización.
- Para el caso de las concesiones viales este paso aplica para el tramo concesionado, con el fin de gestionar los riesgos que se generan para los diferentes actores viales y se debe realizar las inspecciones de seguridad vial en los puntos críticos de mayor siniestralidad vial, de acuerdo con la metodología definida por el Ministerio de Transportes para tal fin.



PASO 14. VÍAS SEGURAS ADMINISTRADAS POR LA ORGANIZACIÓN (APLICA A TODOS LOS NIVELES)

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 14. Vías seguras administradas por la organización (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	Art. 2.2.4.6.24 Medidas de prevencion y control	8.1 Plenificacion y control operacional

Dado que el protocolo de vías administradas por la organización es un requisito exclusivo del PESV, no es posible la articulación con el SGSST, puesto que en dicho sistema de gestión no contempla una acción enfocada a la infraestructura vial.



PASO 15. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización Debe documentar uno (1) o varios procedimientos para la planificación de desplazamientos laborales de la organización, incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas)

Debe tener en cuenta:

- Los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro
- La identificación de rutas con puntos críticos de siniestralidad vial, riesgos en ruta, riesgos en sitios que utiliza la organización (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino.
- También el procedimiento debe incluir la planificación del ingreso y salida de los colaboradores de la organización de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno.



El procedimiento de planificación de desplazamientos laborales al menos debe contener:

- Tiempo de antelación con la que se planifica el recorrido
- Requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempos de conducción
- Velocidades seguras en los desplazamientos laborales
- Factores de desempeño aplicables
- Requisitos de seguridad vial para conductores y vehículos
- Documentación que debe portar
- Registros que deben diligenciar los colaboradores de la organización
- Condiciones de los sitios de parada segura (alojamiento, restaurantes, sitios de descanso, parqueaderos, entre otros)
- Controles que se realizarán durante el recorrido
- Condiciones para prevenir factores de riesgo (fatiga, velocidad, distracción del conductor etc.)
- Requisitos para la finalización del viaje
- Capacitaciones a los colaboradores de la organización en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.



PASO 15. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización puede optar por el uso de tecnología y la adopción de estándares internacionales o buenas prácticas para la parametrización y planificación de los desplazamientos laborales como el uso de GPS u OBC (por sus siglas en inglés, On Board Computer-Computador de abordó) para el control de diferentes variables de riesgo asociadas a la velocidad y la fatiga.

La organización puede realizar análisis temporales y especiales de los conflictos de tránsito relacionados con los datos e información que genera los controles y la tecnología que tienen implementados, con el fin de focalizar las acciones que permitirán actuar proactivamente y prevenir que se presenten siniestros viales.



PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.24 Medidas de prevención y control	8.1 Planificación y control operacional

Dado que el procedimiento de planificación de desplazamiento laborales al servicio de la organización es un requisito exclusivo del PESV, no es posible la articulación con el SG-SST, puesto que en dicho sistema de gestión no contempla una acción enfocada a la planificación de viajes por carretera.



PASO 16. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS Y EQUIPOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)



La organización debe definir uno (1) o varios procedimientos y mecanismo(s) para el registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales al servicio de la organización, teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación por cada tipo de vehículo.

El procedimiento debe contener como mínimo:

- Responsables de realizar la inspección preoperacional
- Responsables del control de las inspecciones
- Criterios y condiciones de conservación de registros de las inspecciones preoperacionales realizadas en el último año.



PASO 16. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS Y EQUIPOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

El mecanismo o formato de registro de la inspección preoperacional diaria al menos debe contener la lista de chequeo que permita verificar la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes.

Los principales elementos a inspeccionar son:

- Documentos del vehículo y del conductor: licencia de tránsito, SOAT, revisión técnico-mecánica, licencia de conducción y cédula de ciudadanía.
- Luces (externa se internas del vehículo, incluyendo direccionales)
- Llantas (incluyendo llantas de repuesto para vehículos)
- Fluidos
- Cinturones de seguridad (vehículos)
- Limpia brisas (vehículos)





Los principales elementos a inspeccionar son:

- Espejos
- Equipos de prevención y seguridad
- Casco (motocicletas)

Dentro de las buenas prácticas además de la inspección preoperacional diaria, la organización puede realizar inspecciones posteriores a cada recorrido, o al finalizar el día, o al cambiar de conductor; también puede crear un sistema de alarmas que le permita identificar las fechas de vencimiento de los diferentes aspectos verificados en la inspección para realizar un mejor seguimiento, lo cual es un insumo importante para el plan de mantenimiento predictivo

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 16. Inspeccion de vehiculos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.24 Medidas de prevencion y control	8.1 Plenificacion y control operacional



PASO 17. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización debe:

- Diseñar e implementar uno (1) o varios planes de mantenimiento preventivo para vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización.
- Realizar el mantenimiento periódico de los vehículos y equipos, teniendo como insumos: los informes de inspección preoperacional, reportes de condiciones inseguras, riesgos de la operación, manuales y/ o fichas técnicas de los proveedores y/ o recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos.
- Debe documentar y mantener la hoja de vida de cada vehículo automotor y no automotor usado para los desplazamientos laborales; dicha hoja de vida debe contener, como mínimo: el historial de adquisición de los vehículos, los responsables de ejecución de las reparaciones y/ o mantenimiento; así como los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/ o mantenimiento, y la trazabilidad del mantenimiento realizado.
- La organización debe documentar el mantenimiento de los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la organización, para el cumplimiento de sus funciones.



PASO 17. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 17.Mantenimiento y control de vehiculos seguros y equipos (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.24 Medidas de prevencion y control	8.1 Plenificacion y control operacional



PASO 18. GESTIÓN DEL CAMBIO Y GESTIÓN DE CONTRATISTAS (NIVEL ESTÁNDAR Y AVANZADO)

Para la **Gestión del Cambio**, la organización debe disponer de (1) procedimiento para evaluar los impactos que puedan generar cambios externos e internos en la seguridad vial. Dichos cambios pueden ser: nueva rutas, nuevas tecnologías para vehículos o equipos, nueva legislación, nuevos clientes, nuevos productos y servicios, entre otros.

Respecto a la **Gestión de Contratistas**, la organización debe documentar uno (1) o varios protocolos o manuales para implementar acciones y medidas que le garanticen el cumplimiento de objetivos del PESV y la gestión de la seguridad vial por parte de su contratista o terceros, como mínimo las acciones deben orientarse a:

1. Verificar que los contratistas que están obligados a diseñar e implementar el PESV de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del decreto ley 2016 de 2019 o las normas que lo modifiquen o sustituyan, cumplan con dicha obligación.





2. Establecer las disposiciones que en seguridad vial deben cumplir los contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que no están obligados a diseñar e implementar un PESV, pero que realizan desplazamientos laborales para cumplir con el objeto de su contrato con la organización. Las disposiciones mínimas que debe establecer la organización:

- a) Los requisitos de SV que deben cumplir los vehículos y conductores, incluyendo los requisitos legales aplicables y los lineamientos de SV que establezca la organización (antigüedad de los vehículos, requisitos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, edad mínima y máxima de los conductores, competencia mínima de los conductores, entre otras).
- b) El propietario del vehículo debe poner a disposición de la organización el historial del conductor (infracciones a las normas tránsito, capacitación recibida en seguridad vial, afiliaciones al sistema de seguridad social, entre otros) y el historial del vehículo (mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, siniestros viales, entre otros).



- 
- c) El propietario del vehículo debe presentar a la organización la documentación vigente del conductor y del vehículo, al menos una vez al año si la vinculación es permanente o antes de iniciar cada recorrido si la vinculación es ocasional (SOAT, revisión técnico-mecánica, licencia de tránsito, licencia de conducción, pago mensual de seguridad social en el nivel de riesgo correspondiente, entre otros).
 - d) El conductor debe participar en las capacitaciones de SV que defina la organización, según lo establecido en su PESV.
 - e) El conductor debe presentar diariamente a la organización la inspección preoperacional del vehículo de acuerdo con los estándares definidos por la organización.
 - f) El propietario del vehículo y el conductor deben cumplir los controles administrativos y operativos de SV definidos por la organización.
 - g) Los conductores deben reportar todo tipo de siniestro vial que se presente mientras esté al servicio de la organización.
 - h) El conductor debe reportar de manera oportuna y veraz cualquier condición de salud que puede afectar la conducción.
 - i) La organización debe implementar un mecanismo para evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos para conductores, vehículos y propietarios de vehículos.



Nota: La organización también debe definir los requisitos de SV que deben cumplir los contratistas que desarrollan productos o servicios que tiene impacto en la SV de la organización.

3. Definir los responsables de supervisar el cumplimiento de las obligaciones en SV establecidas a los contratistas que realizan desplazamientos laborales.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 18. Gestion del cambio y gestion de contratista (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	Art. 2.2.4.6.26 Gestion del cambio Art 2.2.4.6.27 Adquisiciones Art. 2.2.4.6.28 Contratacion	8.1 Plenificacion y control operacional



PASO 19. ARCHIVO Y RETENCIÓN DOCUMENTAL (NIVEL ESTÁNDAR Y AVANZADO)

La organización debe establecer un (1) procedimiento para mantener disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del PESV y la retención documental de registros y evidencias que soportan la implementación del PESV, asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o pérdida, los cuales deben almacenarse al menos por cinco (5) años, salvo norma especial en contrario; excepto los registros de las inspecciones preoperacionales que deben ser almacenados por un (1) año.

En el manejo de datos personales, se debe tener en cuenta la Ley 1581 de 2012 “por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales”.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 19 Archivo y retencion documental (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	Art. 2.2.4.6.12 Documentacion Art 2.2.4.6.13 Conservacion de los documentos	7.6 Informacion documentadas



FASE 3

**Seguimiento por la
organización
(verificar)**

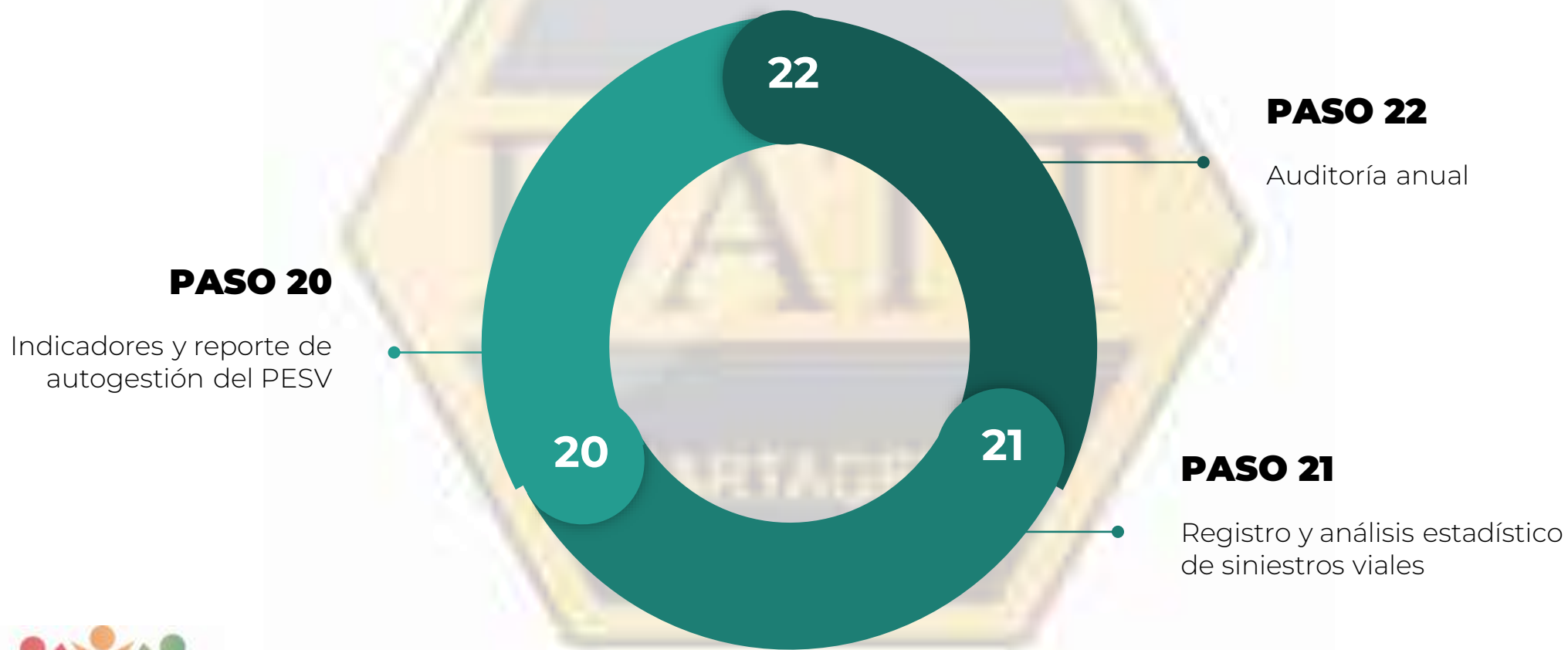


Se entiende por seguimiento las actividades propias de una organización para **controlar, monitorear y validar la ejecución del PESV**. En fase de seguimiento al PESV el CSV analiza y evalúa trimestralmente las estadísticas, los resultados de la medición de los indicadores y auditorías.



PASOS FASE SEGUIMIENTO DEL PESV

Los pasos que corresponden a la fase de seguimiento del PESV son los siguientes:





PASOS DEL PESV	NIVELES DEL PESV		
	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
20. Indicadores y reporte de autogestion PESV	APLICA	APLICA	APLICA
21. Registro y analisis estadistico de siniestros viales	NO APLICA	NO APLICA	APLICA
22. Auditoria anual	APLICA	APLICA	APLICA





PASO 20. INDICADORES Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN PESV (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización debe definir un (1) protocolo para el manejo de los indicadores que le permitirán realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la SV, los cuales deben estar relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultados de las acciones y estrategias definidas en el Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles).

Los datos de las variables a medir, los resultados de la medición de estos indicadores y su cumplimiento deben ser analizados y evaluados por el CSV.

Los indicadores mínimos que deben llevar registro, medición y análisis son los siguientes:





INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANALISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
<p>Indicador 1:</p> <p>Tasa de siniestros viales por nivel de perdida:</p> <p>TSV(n)</p> <p>variables para medir en el indicador:</p> <p>SV(tn): Numero de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida: fatalidades, heridos graves con mas de 30 dias de incapacidad, heridos leves con hasta 30 dias de incapacidad, choques simples.</p> <p>K: constante equivalente a 1'000.000 de kilometros</p> <p>Km(t): Numero de kilometros recorridos por trimestre por toda la flora de vehiculos de la organizacion.</p> <p>Formula:</p> <p>$TSV(n) = SV(tn) * K / Km(t)$</p>	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 2:</p> <p>Costos siniestros viales por nivel de perdida :</p> <p>\$SV(n)</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>CDSV(tn): Costos directos de siniestros viales por trimestres por nivel de perdida</p> <p>CISV(tn): Costos indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida</p> <p>Formula:</p> <p>$\\$SV(n) = CDSV(tn) + CISV(tn)$</p>	Trimestral y acumulado año	No Aplica	Aplica	Aplica



INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANALISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
<p>Indicador 3:</p> <p>3.1 Riesgos de seguridad vial identificados:</p> <p>RSVI (relacionados con el paso 6)</p> <p>3.2 Gestion de riesgos viales: GRV</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>RI(ia): Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz)</p> <p>RI(fa): Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz)</p> <p>RVA(ia): Cantidad de riesgos con valoracion alta al inicio del año</p> <p>RVA(fa): cantidad de riesgos con valoracion alta al final del año</p> <p>Formulas:</p> <p>RSVI = RI(fa) - RI(ia)</p> <p>GRV = RVA(fa) - RVA(ia)</p>	Anual	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 4:</p> <p>Cumplimiento metas PESV: CM PESV</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>MA(t): numero de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre</p> <p>TM(t): numero total de metas definidas PESV por trimestre</p> <p>Formula:</p> <p>CM PESV = MA(t) / TM(t) * 100</p>	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica





INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANALISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
<p>Indicador 5:</p> <p>Cumplimiento de actividades plan anual PESV:</p> <p>Cplan PESV</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>AEPlan(t): Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre</p> <p>APPlan(t): Numero total de actividades programadas del plan anuel de trabajo PESV por trimestre</p> <p>Formula:</p> <p>CPlan PESV = AEPlan(t) / APPlan(t) * 100</p>	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 6:</p> <p>% Exceso Jornadas Laborales</p> <p>Conductores: %EJLC</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>#EJD: Número de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo maximo permitido en la legislacion) por mes</p> <p>#SDT: Sumatoria total de dias trabajados por todos los conductores laborales por mes</p> <p>Formula</p> <p>%EJL = #EJD / #SDT * 100</p>	Mensual y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica





INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANALISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
<p>Indicador 7:</p> <p>Cobertura Programa de gestion velocidad empresarial: GVE (paso8).</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>#VIP: Vehiculos incluidos en el programa de gestion de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes.</p> <p>#VDL: Numero de vehiculos utilizados para desplazamientos laborales por mes</p> <p>Formula:</p> <p>$GVE = \#VIP / \#VDL * 100$</p>	Mensual y acumulado año	No Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 8:</p> <p>Excesos limite de velocidad laboral: ELVL</p> <p>#DLEV: Numero diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad(casos en los que se supero el limite definido por la organización) por mes. #TDL: Numero total de desplazamientos laborales por mes</p> <p>Formula:</p> <p>$ELVL = \#DLEV / \#TDL * 100$</p>	Acumulado mes y año	No Aplica	No Aplica	Aplica





INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANALISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
<p>Indicador 9:</p> <p>Inspecciones diarias preoperacionales: IDP</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>#VID: Número de vehiculos inspeccionados diariamente</p> <p>#TV: Número total de vehiculos que trabajan diariamente</p> <p>Formula:</p> <p>IDP = #VID / #TV *100</p>	Acumulado mes y año	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 10:</p> <p>Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehiculos: CPMVh</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>MEVh(t): Numero de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre</p> <p>MPVh(t): Numero total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre</p> <p>Formula:</p> <p>CPMVh = MEVh(t) / MPVh(t) * 100</p>	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica



INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANALISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
<p>Indicador 11:</p> <p>Cumplimiento plan de formacion en seguridad vial: CUPF PESV</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>CESV(t): Número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre</p> <p>CPSV(t): Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre</p> <p>Formula:</p> <p>$CUPFSV = CESV(t) / CPSV(t) * 100$</p>	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 12:</p> <p>Cobertura plan de formacion en seguridad vial: COPF PESV</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>CFSV(t): Número de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial</p> <p>CT(t): Número total colaboradores de la organización.</p> <p>Formula</p> <p>$COPFSV = CFSV(t) / CT(t) * 100$</p>	Acumulado trimestre y año	Aplica	Aplica	Aplica





INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANALISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
<p>Indicador 13:</p> <p>No conformidades Auditoría Cerradas: NCAC</p> <p>Variables a medir en el indicador:</p> <p>#NCI: Numero de no conformidades identificadas y analizadas.</p> <p>#NCG: No conformidades gestionadas y cerradas.</p> <p>Formula:</p> <p>NCAN = #NCG / #NCI * 100</p>	Anual	Aplica	Aplica	Aplica





En la definición de indicadores adicionales, a los mínimos definidos en la tabla 10. la organización debe tener en cuenta que cada indicador, tenga al menos las siguientes características:

- Debe ser claro, preciso y auto explicativo.
- Que cualquier persona entienda qué se mide con ese indicador.
- El nombre del indicador debe permitir identificar si su evolución es ascendente o descendente.
- Poseer una (s) fuente (s) de información confiable (s) sobre la que se obtendrá los datos para medición y análisis.
- Establecer la línea base y las metas.
- Los cortes trimestrales se realizan al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre.



REPORTE DE AUTOGESTIÓN

La organización debe realizar un reporte de autogestión el cual consiste en reportar anualmente, por los medios que disponga la entidad verificadora que le corresponda (Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte u Organismo de Tránsito) los resultados de la medición y análisis de los indicadores a los que hace referencia la tabla 10. Indicadores de gestión del PESV y la formación que se alista a continuación con corte al 31 de diciembre de cada año, teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a mas tardar el 31 de enero de cada año:

- Razón social o nombre, Nit, dirección y teléfono de domicilio o sede principal de la empresa, entidad u organización.
- Nombre, cargo y correo electrónico del líder del diseño e implementación del PESV.
- Nombre, cargo y correo electrónico del auditor(es) del PESV en el ultimo año.
- Nombre del representante legal de la empresa, entidad u organización



- Misionalidad y tamaño de la organización para efectos del PESV
- Número de vehículos automotores o no automotores (flota de vehículos): tipo y cantidad de vehículos utilizados para desplazamientos laborales propios, contratistas, tercerizados y de propiedad de colaboradores puestos al servicio de la organización, de acuerdo con lo establecido en el capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.
- Cantidad de colaboradores de la organización por tipo de actor vial (conductores, peatones, motociclistas, ciclistas), de acuerdo con lo establecido en el capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.
- Tipo y número de contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que tienen impacto directo en la ejecución del PESV.
- Descripción de los objetivos y metas del PESV de acuerdo con lo definido en el paso 7 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).



- Descripción de los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño de acuerdo con lo definido en el Paso 8. (año finalizado y propuestos para el nuevo año).
- Número de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la organización.
- Copia del informe de la última auditoria interna realizada al PESV, donde se constate que el PESV está implementado y el nivel de cumplimiento de los 24 pasos establecido en la metodología del PESV.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 20. Indicadores y reporte de autogestion PESV (Aplica para todos los niveles)	Art. 2.2.4.6.19, 2.2.4.6.20, 2.2.4.6.21 y 2.2.4.6.22 Indicadores del SGSST, indicadores que evalúan la estructura de SGSST, indicadores que evalúan el proceso de SGSST e indicadores que evalúan el resultado del SGSST	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

El CSV puede articular los indicadores del PESV con los indicadores del SG-SST, para ello se deben dejar actas del análisis de los indicadores y presentar un informe semestral al nivel directivo sobre resultados del PESV.



PASO 21. REGISTRO Y ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES (APLICA PARA NIVEL AVANZADO)

A partir de la línea base establecida según lineamientos del Paso 5. Relacionado con el diagnóstico, la organización debe definir y documentar su nivel de pérdida clasificando sus siniestros viales con miras a proyectar estadísticamente la mejora y/o reducción de los mismos, según la metodología de la Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden1987).

El nivel de pérdida es la representación de la punta de la pirámide de la seguridad vial, adicionando variables de pérdida que son relevantes para las organizaciones y permite analizar los siniestros viales según su severidad; los niveles de las pirámides muestran que para eliminar los siniestros viales mas graves se deben prevenir los siniestros leves.



PASO 21. REGISTRO Y ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES (APLICA PARA NIVEL AVANZADO)

La pirámide contiene los siguientes niveles:

- Siniestros con muertos
- Siniestros con lesionados graves
- Siniestros con lesionados leves
- Siniestros solo con daños materiales
- Cuasi colisiones
- Conflictos leves
- Conflictos potenciales
- Eventos normales

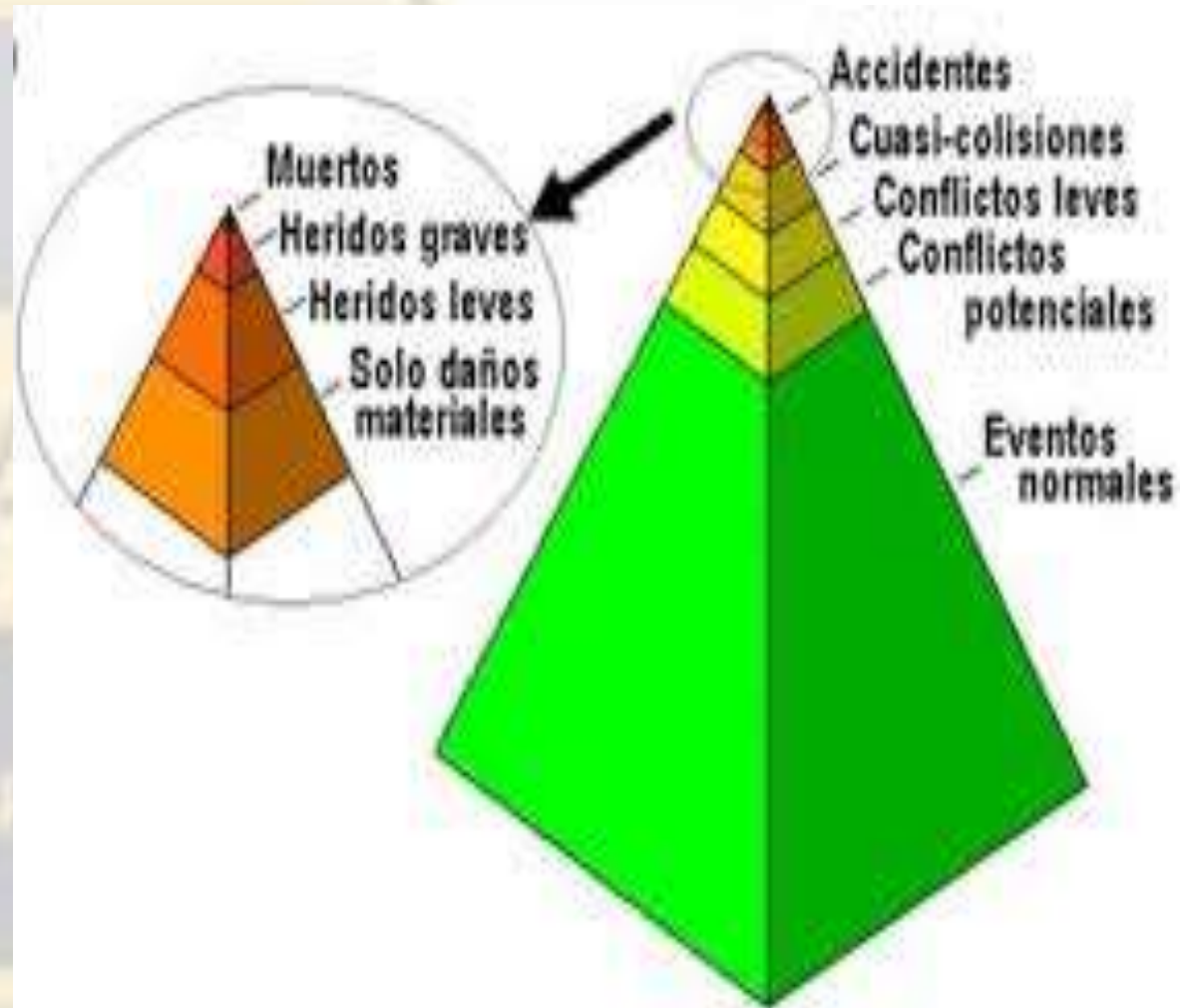


Ilustración. Ejemplo pirámide de la seguridad vial.



PASO 21. REGISTRO Y ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES (APLICA PARA NIVEL AVANZADO)

Luego con base en la Pirámide de la Seguridad Vial, la organización construye e implementa una Matriz de Nivel de Pérdida, la cual depende de las variables que son más relevantes para la organización y que permitan mantener en el tiempo estadísticas según los siniestros viales. En la tabla. Ejemplo matriz de nivel de pérdida se muestra un ejemplo para la definición del nivel de pérdida.



Ejemplo Matriz de nivel de pérdida

NIVEL	AFECTACION PERSONAS	AFECTACION COSTOS	AFECTACION IMAGEN	INVESTIGACIONES Y SANCIONES	DAÑOS Y CONSECUENCIAS	AFECTACION AL MEDIO AMBIENTE
Critico	Muerte	Mas de \$100.000.000	Conocimiento medios comunicación a nivel internacional	Investigaciones y sanciones criticas	Volcamiento	Contaminacion ambiental severa
Grave	Incapacidad mas de 30 dias	Entre 10.000.001 y 100.000.000	Conocimiento medios a nivel nacional	Investigaciones y sanciones medias	semivolcamiento tijera	Contaminacion ambiental media
Medio	Incapacidad hasta 30 dias	Entre 1.000.000 y 10.000.000	Conocimiento medios comunicación a nivel local	Investigaciones y sanciones bajas	salida de la via	Contaminacion ambiental baja
Leve	Primeros auxilios	Menos de 1.000.000	Conocimiento en el sector o en el entorno de la empresa	Quejas y reclamos/errores humanos	choques simples	Derrames



- Posteriormente, si se tiene información disponible se clasifican los datos históricos de los siniestros viales con base en el nivel de pérdida (preferiblemente de los últimos cinco años),
- Se establece la tendencia de los siniestros viales y se define su límite máximo tolerable por la organización.
- En caso de que la organización no cuente con datos históricos de sus siniestros viales, la clasificación del nivel de pérdida se debe empezar a construir a partir del diseño e implementación del PESV.
- Finalmente, se realiza una proyección estadística con base a los siniestros viales del último año, la cual debe ser realista, e implementar la visión de cero siniestros viales.





La organización debe documentar el registro estadístico de los siniestros viales, diferenciando los siniestros viales de acuerdo con la gravedad del evento según el nivel de pérdida y separando los análisis estadísticos de los desplazamientos laborales de los desplazamientos cotidianos/no laborales; luego debe analizar este registro y establecer las conclusiones del análisis, lo cual será el punto de partida del Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles) y paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).

En este paso, el CSV analiza los resultados de la siniestralidad vial, las tendencias incluyendo el análisis de correlación espacial y temporal, las causas inmediatas y causa raíz de los siniestros viales de la organización y de contratistas, con el objetivo de que la organización focalice los recursos de la SV en los factores principales que contribuyen en los siniestro viales y que están bajo el control de la organización.



PASO 21. REGISTRO Y ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES (APLICA PARA NIVEL AVANZADO)

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 21. Registro y analisis estadistico de siniestros viales	Art 2.2.4.6.21 Indicadores que evaluan el proceso del SGSST y 2.2.4.6.22 Indicadores que evaluan el resultado del SGSST	9.1 Seguimiento, medicion, analisis y evaluaci3n



PASO 22 AUDITORÍA ANUAL (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización debe realizar al menos una (1) auditoría anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, de acuerdo con lo establecido en el capítulo I. de la metodología del diseño, implementación y verificación de planes estratégicos de seguridad vial, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca. En las auditorías internas debe ser validada la no aplicabilidad de los pasos.

La organización debe documentar y aplicar un (1) procedimiento para la realización de las auditorías internas al PESV de la organización; el cual por lo menos debe contener:

- La planificación de las auditorías
- Las pautas de su realización y los responsables



PASO 22 AUDITORÍA ANUAL (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

- Contenidos mínimos del informe de auditoría
- Seguimiento a las no conformidades
- Planes de acción o mejora, producto de la auditoría.

La organización debe definir la competencia de (los) auditor(es) interno(s) para el PESV, siguiendo los requisitos del paso 10. competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).





El (los) auditor (es) debe(n) ser persona(s) diferente(s) al líder del diseño e implementación del PESV y las auditorías serán planificadas con la participación del CSV, se pueden manejar auditorías virtuales, sin embargo, se recomiendan auditorías presenciales y la aplicación de técnicas de muestreo para agregar mayor valor a la seguridad vial.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 22. Auditoria anual (Aplica para todos los niveles)	Art 2.2.4.6.29 Auditoria de cumplimiento del SGSST Art 2.2.4.6.30 Alcance de la auditoría de cumplimiento del SGSST	9.3 Auditoria Interna

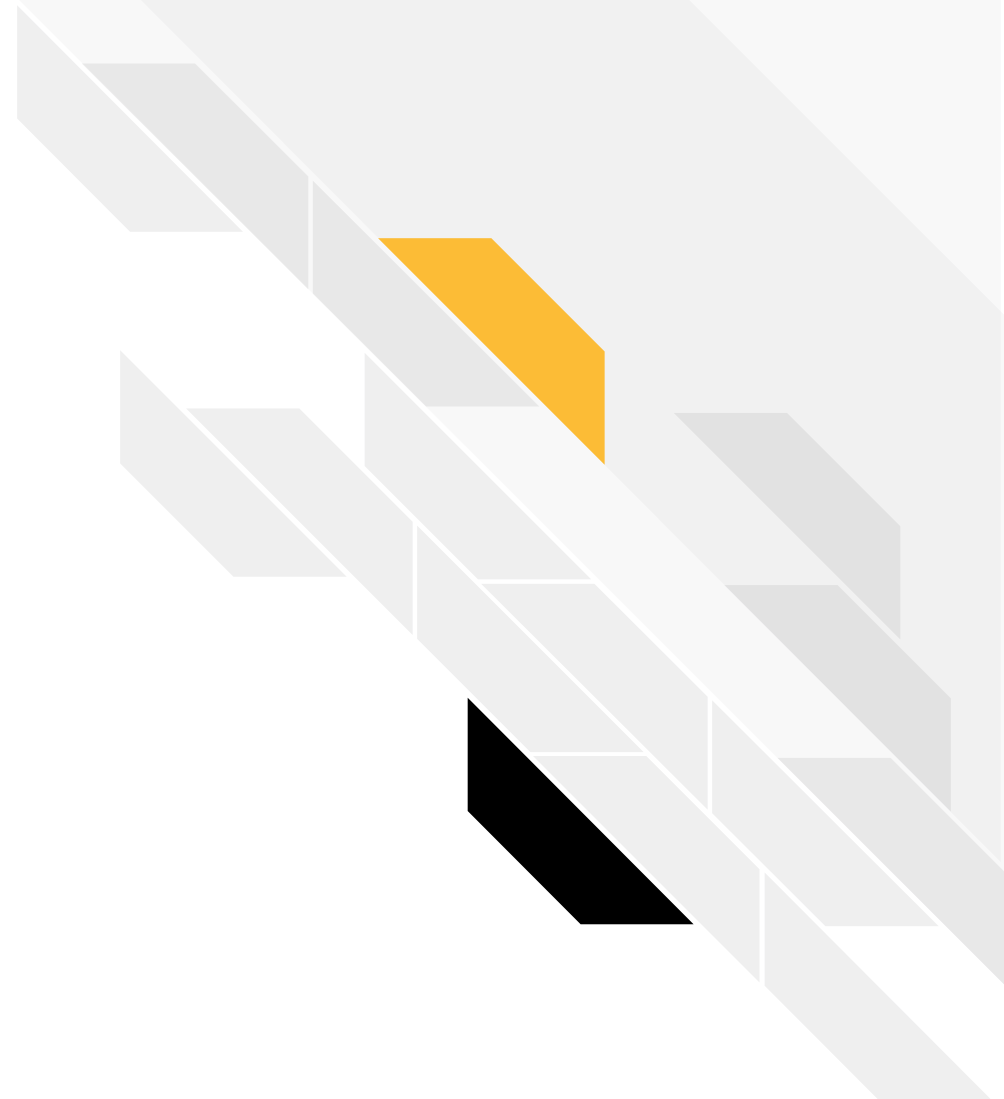


FASE 4

Mejora continua del PESV
(Actuar)

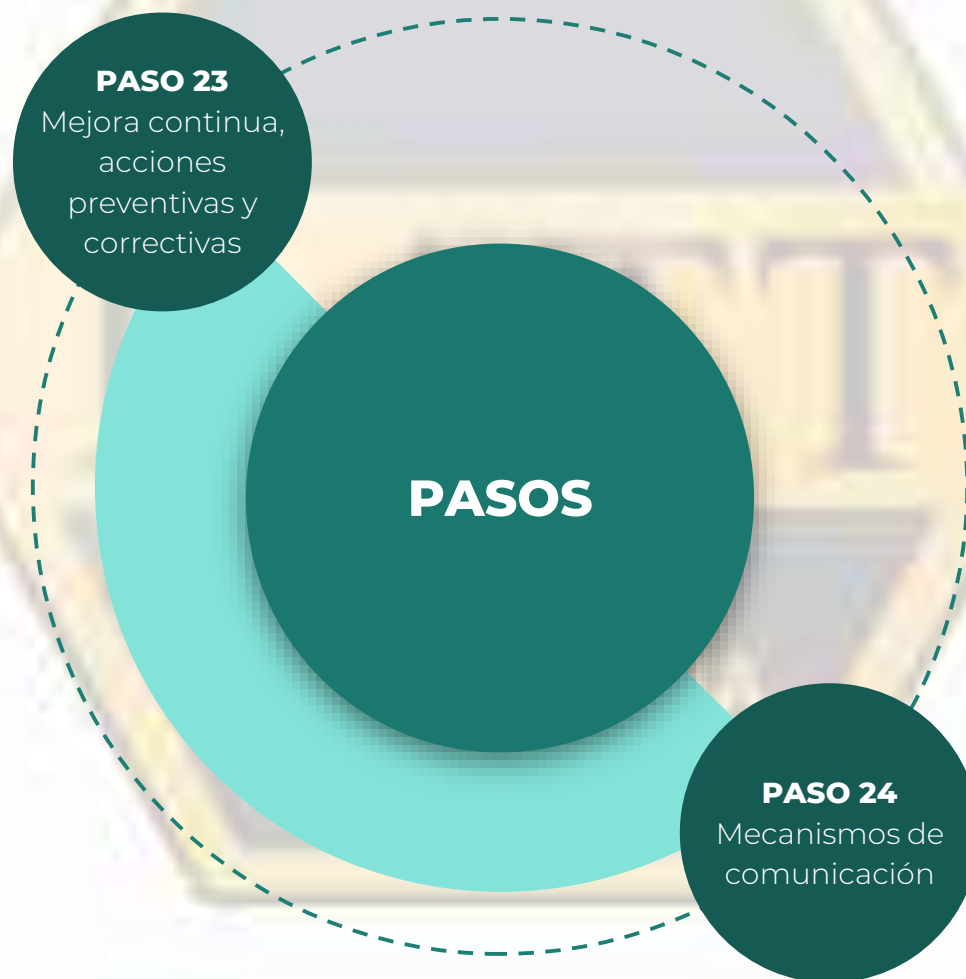


La organización demuestra la mejora del PESV con la implementación de los planes de acción para lograr altos estándares de seguridad vial.



PASOS FASE DE MEJORA DEL PESV

Los pasos que corresponden a la fase de mejora continua del PESV son los siguientes:





PASOS DEL PESV	NIVELES DEL PESV		
	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	APLICA	APLICA	APLICA
24. Mecanismos de comunicación	APLICA	APLICA	APLICA



PASO 23. MEJORA CONTINUA, ACCIONES PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

La organización debe definir e implementar las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición y análisis de los indicadores y auditorías y visitas de verificación del PESV.

La mejora se puede demostrar a través de la evolución de cada uno de los pasos del PESV, incluyendo las acciones articuladas que se realizan con contratistas, como por ejemplo,

- Las tendencias del análisis estadístico de los siniestros viales
- La verificación de la eficacia del cierre de hallazgos identificados en auditoria
- El cierre de los planes de acción de las investigaciones de los siniestros viales



- El seguimiento a los resultados de los simulacros realizados en el marco del plan de emergencias viales
- La activación y funcionamiento del plan de emergencias viales cuando ocurre un siniestro vial
- Cumplimiento del plan de formación
- Plan de trabajo
- Planes de acción de los diferentes pasos del PESV
- La ejecución de los programas y factores de desempeño
- La identificación, análisis, valoración y tratamiento de las diferentes variables de riesgo dinámico que aplican a SV, entre otras.



PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 23.Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (Aplica para todos los niveles)	Art 2.2.4.6.31 Revision por la alta dirreccion Art. 2.2.4.6.33 Acciones preventivas y correctivas Art. 2.2.4.6.35 Mejora continua	10. Mejora



PASO 24-MECANISMOS DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN (TODOS LOS NIVELES)

La organización debe disponer de mecanismo de comunicación y participación para:

- Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la organización.
- Recibir retroalimentación o propuesta de mejora por parte de todos los colaboradores de la organización.
- Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.
- Promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.
- Aprender de las lecciones que dejan los siniestros viales.



La organización debe definir y documentar los mecanismos de comunicación y la frecuencia de las comunicaciones que, por lo menos, debe ser trimestral y contener la promoción de la seguridad vial, la comunicación de los indicadores, los resultados de la implementación del PESV, los riesgos y controles adoptados por la organización con el fin de prevenir siniestros viales.

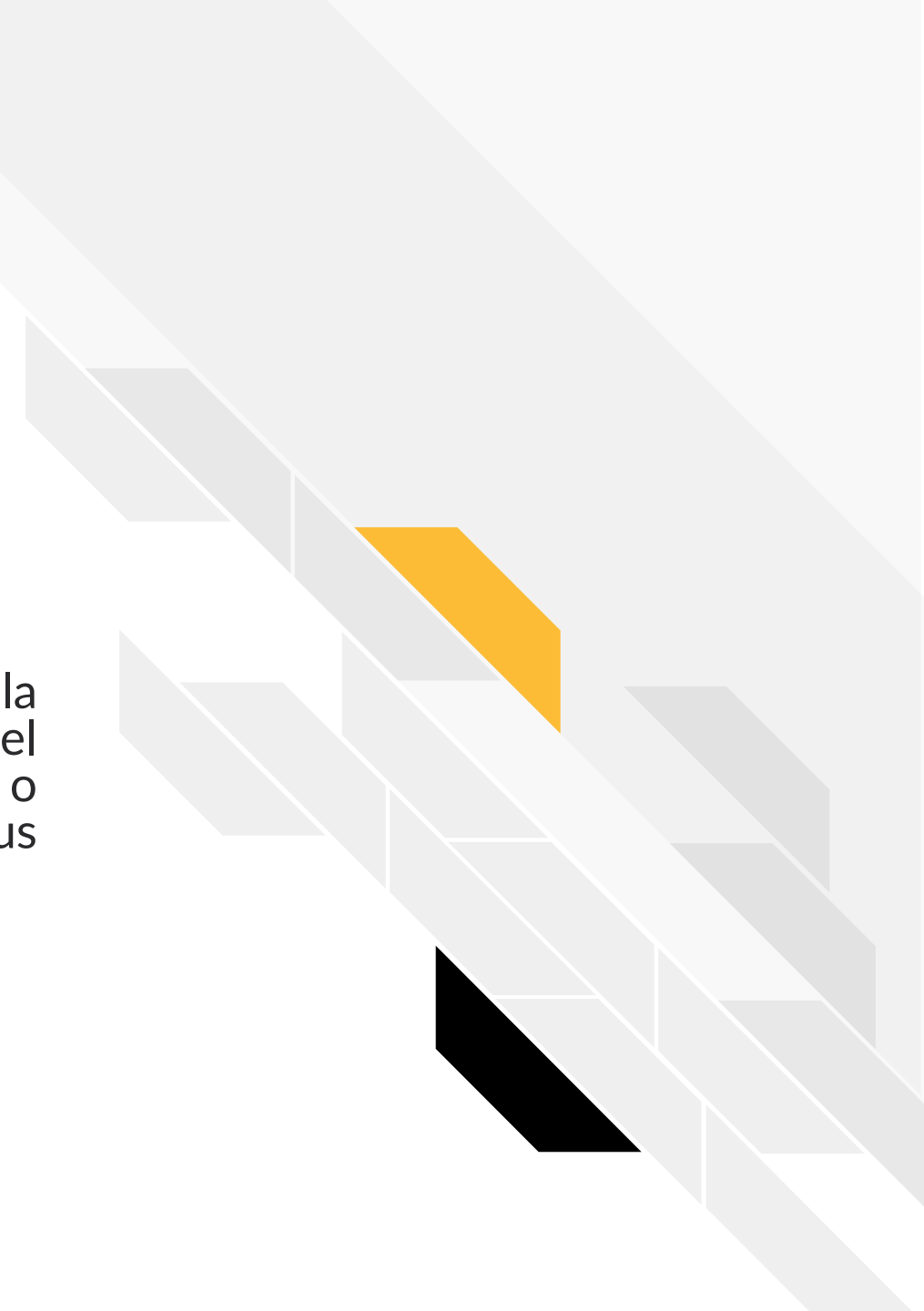


PESV	DECRETO 1072 DE 2015- SG-SST	ISO 39001
Paso 24. Mecanismo de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)	Art 2.2.4.6.14 Comunicación	7.5 Comunicación



CAPITULO II. METODOLOGIA PARA VERIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

De acuerdo con el artículo 1 de la ley 2050 de 2020, la verificación de la implementación del PESV la realizarán el ministerio de trabajo, la superintendencia de transporte o los órganos de tránsito, cada una en el marco de sus competencias y bajo sus propios procedimientos.





EL ministerio de trabajo verificara el PESV con todo tipo de organización cuya misionalidad no sea la prestación del servicio de transporte y realizara la verificación del SG-SST en las empresas de transporte terrestre automotor de conformidad con las normas que rigen la materia de SG-SST.

Teniendo en cuenta con lo establecido en el artículo 2.3.2.3.2. el decreto 1079 de 2015, modificado por el decreto 1252 de 2021, *“para el caso del sector transporte la verificación se realizara por las siguientes autoridades en el marco de sus competencias, de la siguiente manera:*

- a) *Por la superintendencia de transporte a las empresas que presten servicio publico de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional.*
- b) *Por los organismos de transito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio publico de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital y metropolitano”.*

Para efectos de gestionar la verificación se podrá efectuar en el marco de una coordinación y/o comunicación interinstitucional entre las autoridades mencionadas:



VERIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV





La verificación de la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial se basa en evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los 24 pasos del “capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV”. Y se realizara a partir de lo establecido en el paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los niveles).

La metodología para verificación de la implementación del PESV incluye las siguientes etapas que permitirán realizar una adecuada planificación y ejecución de visitas de verificación, teniendo en cuenta que cada entidad verificadora tiene sus propios lineamientos para la inspección, vigilancia y control en el marco de sus competencias.



ETAPA 1. ESQUEMA DE VISITAS DE VERIFICACIÓN

Elaborar, implementar y mantener, un esquema de visitas virtuales, presenciales o documentales para verificar si el PESV de las organizaciones se encuentra implementado conforme al presente documento y la manera como esta articulado con el SG-SST y alineado con el PNSV, dicho programa puede incluir entre otros, lo siguiente:

1. Frecuencia y criterios para programar las visitas.
2. Métodos de verificación que utilizara en las visitas.
3. Responsabilidad de las personas que realizaran las visitas.
4. Elaboración de informes.



ETAPA 2. PLANIFICACION DE LA VISITA DE VERIFICACIÓN

Para la planificación de la visita las autoridades de verificación podrán tomar como referente la metodología de la Guía Técnica Colombiana ISO 19001: directrices para la auditoria de los sistemas de gestión (ICONTEC, 2018) o usar las herramientas que ellas hayan adoptado o aprobado para el desarrollo de las actividades de inspección, vigilancia y control, en el marco de sus competencias.

En las visitas es recomendable realizar un muestreo estadístico (tomando como base la población del proceso a verificar, se pueden tener en cuenta personas que realizan desplazamientos laborales, técnicos de mantenimiento, planificadores de ruta, etc.)

El formato de planificación de la visita debe contener:

1. **Objetivo de la visita:** lo que se espera lograr con la verificación.
2. **Alcance de la visita:** incluye factores tales como la ubicación geográfica, las funciones, procesos o actividades a verificar, así como el periodo de tiempo que se destinara para la visita.
3. **Fechas y horarios de la visita:** se refiere a las fechas exactas y tiempos definidos para la visita, información que deberá ser previamente notificada a la organización objeto de la visita.

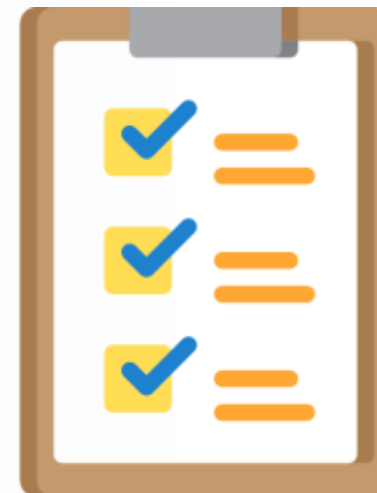


ETAPA 2. PLANIFICACION DE LA VISITA DE VERIFICACIÓN

4. **Responsables:** se incluye el nombre de la(s) persona(s) que realizará(n) la verificación
5. **Secuencia de la verificación:** revisión documental y definición del plan de visita
6. **Lista de verificación o lista de chequeo:** es el formato que utiliza la entidad verificadora, en el cual consignan la evidencia de los hallazgos identificados de acuerdo con los criterios definidos previamente.

ETAPA 3. LISTA DE VERIFICACIÓN

En cuanto a la visita de verificación o lista de chequeo o check list de verificación, es una herramienta de trabajo de las autoridades de verificación para tener un hilo conductor durante la visita.



ETAPA 4. REALIZACIÓN DE LA VISITA DE VERIFICACIÓN

Para el trabajo de campo (visitas presenciales o virtuales), la visita de verificación incluye las siguientes actividades:

1. **Reunión de apertura:** presentar al equipo responsable de la visita, confirmar y solucionar dudas sobre el plan de verificación previsto para realizar la visita.
2. Comunicación durante la visita: entrevistar al comité de seguridad vial y/o al responsable del PESV, entrevistar a los colaboradores de la organización.
3. Revisión y verificación de la información documentada: revisar las evidencias que soportan la implementación del PESV y evaluar si este cumple con los criterios (requisitos legales y acciones para la reducción de riesgos).
4. Reunión de cierre: presentar a la organización los hallazgos, riesgos identificados y conclusiones de la visita de verificación, resaltando el tiempo máximo para subsanar los hallazgos y para el cierre de las acciones preventivas y/o correctivas que se acuerden con la organización, y cuando la entidad que realice la verificación lo estime necesario, establecer los plazos de seguimiento de una nueva visita para verificar el cierre de las acciones correctivas y/o preventivas que se evidenciaron durante la visita de verificación.



ETAPA 5. ACTA O INFORME DE LA VISITA DE VERIFICACIÓN

El acta o informe de visita de verificación, al menos debe contener:

- Nombre de la empresa visitada
- Fecha de la visita
- Objetivos de la visita
- Alcance
- Criterios
- Hallazgos
- Conclusiones de la visita

La entidad verificadora reportara el informe de la visita de verificación en las condiciones que se establezcan con la adopción del mecanismo informativo del que hace relación al artículo 3. de la ley 2050 de 2020.



PESV	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
Paso 1. Lider del diseño e implementacion del PESV	X	X	X
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estandar y Avanzado)	No Aplica	X	X
Paso 3. Politica de la seguridad vial de la organización (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	X	X	X
Paso 5. Diagnostico (aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 6. Caracterizacion, evaluacion y control de riesgos (aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (aplica para todos los niveles)	X	X	X





PESV	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
Paso 8. Programas de gestion de riesgos criticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 10. Competencia y plan anual de formacion (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel avanzado)	No Aplica	No Aplica	X
Paso 12. Plan de preparacion y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 13. Investigacion interna de siniestras viales (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	No Aplica	X	X
Paso 14. Vias seguras administradas por la organizaci3n (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	X	X	X





PESV	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
Paso 15. Planificacion de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 16. Inspeccion de vehiculos y equipos (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 17.Mantenimiento y control de vehiculos seguros y equipos (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 18. Gestion del cambio y gestion de contratista (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	No Aplica	X	X
Paso 19 Archivo y retencion documental (Aplica para el nivel estandar y avanzado)	No Aplica	X	X
Paso 20. Indicadores y reporte de autogestion PESV (Aplica para todos los niveles)	X	X	X



PESV	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
Paso 21. Registro y analisis estadistico de siniestros viales	No Aplica	No Aplica	X
Paso 22. Auditoria anual (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 24. Mecanismo de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)	X	X	X



GRACIAS



FICHA TECNICA PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
RAZON SOCIAL			NIT	
DIRECCIÓN				
TELEFONO			CORREO	
OBJETO SOCIAL DE LA ORGANIZACIÓN A VERIFICAR			LOCALIDAD	
FECHA		VISITA EN SITIO/PRESENCIAL()		VISITA A DISTANCIA/VIRTUAL()
NOMBRE REPRESENTANTE DE LA ORGANIZACION				
TIPO DE ORGANIZACIÓN A VERIFICAR	EMPRESAS DE TRANSPORTE			
	OTRAS EMPRESAS, ENTIDADES Y ORGANIZACIONES			
TAMAÑO ORGANIZACIÓN, EMPRESA O ENTIDAD A VERIFICAR	BASICO ESTANDAR AVANZADO	Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor	Organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte	
		Entre 11 y 19 vehículos ó entre 2 y 19 conductores	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores	
		Entre 20 y 50 vehículos ó entre 20 y 50 conductores	Entre 50 y 100 vehículos ó entre 50 y 100 conductores	
		Más de 50 vehículos ó más de 50 conductores	Más de 100 vehículos ó más de 100 conductores	
ENTIDAD QUE REALIZA LA VERIFICACIÓN	Ministerio de trabajo			
	Superintendencia de transporte			
	Organismos de transito			
NOMBRE EVALUADOR LIDER		Cedula verificador líder		
NOMBRE EVALUADOR 1		Cedula verificador 1		
NOMBRE EVALUADOR 2		Cedula verificador 2		

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
1.1 ¿Se tiene designada una persona con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión de seguridad vial, para que lidere el diseño e implementación del PESV y lo articule con el SG-SST?	TODOS LOS NIVELES		
1.2 El líder del diseño e implementación del PESV es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial	TODOS LOS NIVELES		
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	ESTÁNDAR Y AVANZADO	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
2.1 ¿El nivel directivo designo los miembros del Comité de Seguridad Vial (CSV), este comité está conformado por al menos tres (3) personas con poder de decisión (incluyendo al líder del diseño e implementación del PESV y se recomienda número impar de	ESTÁNDAR Y AVANZADO		

participantes)?			
2.2 ¿En caso de que el Comité de Seguridad Vial (CSV) está integrado con el COPASST, cumple los requisitos definidos en la normatividad vigente en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo?.	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
2.3 ¿El Comité de Seguridad Vial (CSV) cumple con las responsabilidades y funciones del paso 2?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
3.1 ¿Se cuenta con Política de Seguridad Vial documentada con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itineres para todos los colaboradores de la organización?	TODOS LOS NIVELES		
3.2.¿La política de Seguridad Vial documentada cumpla con los requisitos definidos en el paso 3?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
4.1. ¿El nivel demuestra liderazgo, compromiso y corresponsabilidad. ¿se cumplen con los requisitos definidos en el paso 4?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
5.1 ¿La organización definió de la línea base para identificar los problemas de seguridad vial, es conforme con los requisitos definidos en el paso 21 de la guía metodológica del PESV?	TODOS LOS NIVELES		
5.2 ¿El diagnostico del PESV al menos contiene los requisitos definidos en el paso 5 de la Metodología del PESV?	TODOS LOS NIVELES		
5.3 ¿En caso de que aplique, el diagnostico del PESV se actualiza al menos una vez al año?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
6.1. ¿Se tiene definidos y aplicado un procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial y al menos contiene los requisitos definidos en el paso 6?	TODOS LOS NIVELES		
6.2. ¿La organización cuenta con una herramienta para la evaluación y control de los riesgos11.4 ¿La organización definió la metodología para lograr comportamientos interdependientes y promoción de la formación de hábitos y conductas seguros en la vía? en seguridad vial y se actualiza como mínimo una (1) vez al año y/o cada vez que ocurra un siniestro vial?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
7.1 ¿ Están definidos los objetos y metas del	TODOS LOS		

PESV y están enfocados a la prevención en seguridad vial son claros, medibles y cuantificables	NIVELES		
7.2 ¿Los objetivos y metas del PESV son coherentes con la Política de Seguridad Vial, la evaluación y control de riesgos en seguridad vial, el plan de trabajo anual del PESV y los Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño en seguridad vial?	TODOS LOS NIVELES		
7.3 ¿Los objetivos y metas del PESV fueron comunicados a todos los colaboradores de la organización, así como actualizados. revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
8.1 ¿La organización tiene definidos como mínimo los siguientes programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño del PESV: Gestión de la Velocidad Segura, Prevención de la Fatiga, Prevención de la Distracción, cero tolerancia a la conducción bajo los efectos de alcohol y de sustancias psicoactivas, protección de actores viales vulnerables, y otros programas relacionados con el SG-SST, y cumplen con los requisitos definidos en el paso 8?	TODOS LOS NIVELES		
8.2 ¿Los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño del PESV son actualizados como mínimo una (1) vez al año?	TODOS LOS NIVELES		
8.3 ¿Los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño del PESV fueron divulgados a todos los colaboradores de la organización, y se les realizó análisis y evaluación de resultados de manera trimestral en el Comité de Seguridad Vial?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
¿El plan anual del PESV está documentado, contiene los objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades del arto y está articulado con el plan anual de actividades del SG-SST y cumplen con los requisitos definidos en el paso 9?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
10.1 ¿La organización definió y documentó la competencia en seguridad vial de los colaboradores de la organización y los siguientes cargos y roles: 1) Líder del diseño e implementación del PESV (ver paso 2) Miembros del Comité de Seguridad Vial (ver paso 3), Capacitadores en seguridad vial. 4)	TODOS LOS NIVELES		

Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales. 5) Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos. 6) Auditores de seguridad vial, 7) Brigadista Vial, Investigadores de siniestros viales, 8) Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales, cumple con lo indicado en el Paso 10 (según corresponda)?.			
10.2 ¿La organización definió los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía?	TODOS LOS NIVELES		
10.3 ¿El plan anual de formación incluye los temas de seguridad vial por cada actor vial independientemente del cargo o rol que desempeña, está enfocado en los riesgos identificados en el paso 6 y cumple con los requisitos definidos en el paso 10?	TODOS LOS NIVELES		
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel Avanzado)	AVANZADO	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
11.1 ¿La organización asignó, documentó y comunicó en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos los actores viales de la organización, ¿contiene como mínimo lo indicado en el Paso 11?	AVANZADO		
11.2 ¿La organización realizó la evaluación de la competencia en seguridad vial a colaboradores que realizan desplazamientos laborales, al menos una (1) vez al año. contiene como mínimo lo indicado en el Paso 11?	AVANZADO		
11.3 ¿La organización cuenta con el procedimiento documentado de evaluación de la competencia de los conductores?	AVANZADO		
11.4 ¿La organización definió la metodología para lograr comportamientos interdependientes y promoción de la formación de hábitos y conductas seguros en la vía?	AVANZADO		
Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
12.1 ¿La organización elaboró un plan de preparación y respuesta ante emergencias viales, incluye como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 12?	TODOS LOS NIVELES		
12.2 ¿El plan de preparación y respuesta ante emergencias viales tiene en cuenta a todos los colaboradores de la organización, los riesgos de las rutas, la ubicación de los centros de atención médica y los organismos de socorro en rutas frecuentes?	TODOS LOS NIVELES		
13. Investigación Interna de siniestros viales	ESTÁNDAR Y AVANZADO	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES

13.1 ¿La organización documentó y aplicó una técnica, metodología o procedimiento para reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización. incluye como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 13?			
13.2 ¿La organización divulgó las lecciones aprendidas de los siniestros viales?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
14. Vías seguras administradas por la organización	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
14.1 ¿La organización documentó un protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle directamente la organización, incluye como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 14?	TODOS LOS NIVELES		
14.2 ¿La organización documentó los siniestros viales que se presentan por parte de terceros o por parte de colaboradores de la organización que utilizan las vías que administra y controla la organización, contiene como mínimo los Requisitos mencionados en el Paso 14?	TODOS LOS NIVELES		
14.3 ¿Para el caso de las concesiones viales aplican los requisitos mínimos mencionados en el Paso 14?	TODOS LOS NIVELES		
15. Planificación de desplazamientos laborales.	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
¿Se tiene documentado el procedimiento que utiliza la organización para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial, ¿contiene como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 15?	TODOS LOS NIVELES		
16. Inspección de vehículos y equipos	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
16.1 ¿La organización definió un procedimiento y un formato de registro para la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales de la organización teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación?	TODOS LOS NIVELES		
16.2 ¿La inspección preoperacional diaria contiene al menos la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes y demás requisitos mencionados en el Paso 16?	TODOS LOS NIVELES		
17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
17.1 ¿La organización diseñó e implemento un plan de mantenimiento	TODOS LOS		

preventivo para vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización, contempla los requisitos mencionados en el Paso 17?	NIVELES		
17.2 ¿La organización documentó y mantiene la hoja de vida de cada vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los fines misionales de la organización y contempla los requisitos mencionados en el Paso 17?	TODOS LOS NIVELES		
17.3 ¿La organización documenta el mantenimiento de los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la organización, para el cumplimiento de sus funciones?	TODOS LOS NIVELES		
18. Gestión del cambio y gestión de contratistas	ESTÁNDAR Y AVANZADO	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
18.1 ¿La organización dispone de un procedimiento para evaluar los impactos que puedan generar los cambios externos e internos en la seguridad vial?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
18.2 ¿La organización realizó el análisis del impacto de los cambios planeados y no planeados y realizó las gestiones de manera previa para prevenir riesgos y consecuencias en seguridad vial?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
18.3 ¿La organización verificó que los contratistas que están obligado a diseñar e implementar el PESV de conformidad con lo dispuesto en el artículo <u>12</u> de la Ley 1503 de 2011. Modificado por el artículo <u>110</u> del Decreto Ley 2106 de 2019 o las normas que lo modifiquen o sustituyan, cumplan con dicha obligación?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
18.4 ¿La organización estableció las disposiciones que en seguridad vial deben cumplir, los contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que no están obligados a diseñar e implementar un PESV, cumplen con las disposiciones mínimas mencionadas en el Paso 18?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
18.5 ¿La organización definió los responsables de supervisar el cumplimiento de las obligaciones en seguridad vial establecidas a los contratistas que realizan desplazamientos laborales?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
19. Archivo y retención documental	ESTÁNDAR Y AVANZADO	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
19.1 ¿La organización mantiene disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
19.2 ¿La organización realizó la retención documental de registros y evidencias que soportan la implementación del PESV, asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o pérdida, los cuales y deben almacenarse al menos por cinco (5) años salvo norma especial en contrario?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
19.3 ¿La organización realiza el almacenamiento de los registros de las inspecciones preoperacionales por un (1) año?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
20. Definición de indicadores	TODOS LOS	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO	OBSERVACIONES

	NIVELES	APLICA/ NO VERIFICADO	
20.1 ¿La organización realizó el registro, la medición y análisis de los indicadores mínimos de gestión del PESV de acuerdo al Nivel aplicable según lo establecido en la Tabla 10 del Capítulo I del presente anexo?			
20.2 ¿La organización definió indicadores adicionales a los mínimos descritos en la Tabla 10 del Capítulo I del presente anexo. cada indicador adicional fue construido de acuerdo a las características mencionados en el Paso 20?	TODOS LOS NIVELES		
20.3 ¿La organización realizó el reporte de autogestión anual a la entidad verificadora que le corresponda de los resultados de la medición y análisis de los indicadores a los que hace referencia la Tabla 10 del Capítulo I del presente anexo y la información listada en el paso 20 con corte al 31 de diciembre de cada año. y teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año?	TODOS LOS NIVELES		
21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales	AVANZADO	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
21.1 ¿La organización definió su línea base de la siniestralidad vial, en la cual se determina la posición actual de la organización con relación a la seguridad vial de acuerdo con su nivel de pérdida?	AVANZADO		
21.2 ¿La organización lleva registro estadístico, tendencia, proyección a nivel estadístico y análisis de los siniestros viales, diferenciando los siniestros viales de acuerdo con la gravedad del evento según el nivel de pérdida y separando los análisis estadísticos de los desplazamientos laborales y de los desplazamientos cotidianos / no laborales.	AVANZADO		
21.3 El Comité de Seguridad Vial analiza los resultados de la siniestralidad vial de acuerdo con lo definido en el Paso 21?	AVANZADO		
22. Auditoria anual	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
22.1 ¿La organización realizó al menos una auditoria anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, implementación. seguimiento y mejora del PESV. de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 1 del presente anexo? Nota: La organización puede optar por manejar auditorías integradas y aplicar	TODOS LOS NIVELES		
22.2 ¿La organización documentó y aplico un procedimiento para la realización de las auditorías internas al PESV de la organización y contempla lo mencionado en el Paso 22?	TODOS LOS NIVELES		
22.3 ¿La organización definió la competencia de los auditores internos para el PESV, siguiendo los requisitos del Paso 10. ¿Competencia y plan anual de formación?	TODOS LOS NIVELES		
22.4 ¿El (los) auditor(es) interno(s) son persona(s) diferente(s) al líder del diseño e implementación del PESV y las auditorías fueron planificadas con la participación del Comité de Seguridad Vial?	TODOS LOS NIVELES		
23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO	OBSERVACIONES

		APLICA/ NO VERIFICADO	
23.1 ¿La organización definió e implementó las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición y análisis de los indicadores y auditorías del PESV?	TODOS LOS NIVELES		
24. Mecanismos de comunicación y participación	TODOS LOS NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
24.1 ¿La organización definió y puso a disposición los mecanismos de comunicación y participación «n relación con la seguridad vial, así como la frecuencia de las comunicaciones, que por lo menos, debe ser trimestral y contener la promoción de la seguridad vial, de acuerdo con lo definido en el Paso 24?	TODOS LOS NIVELES		
TOTAL CUMPLE			

PLANIFICACIÓN DE LA VISITA DE VERIFICACIÓN		
OBJETIVO	Verificar la implementación del PESV de acuerdo a los requisitos de la presente metodología, y si hay medidas que no se están realizando cuya ausencia pueda estar contribuyendo a la ocurrencia de siniestros viales en la empresa.	
ALCANCE	Empresa X en la ciudad...	
CRITERIOS	Ley <u>769/02</u> . Ley <u>1503/11</u> . Decreto <u>1079/15</u> . Decreto Ley <u>2106</u> de 2019 y Ley 2050 de 2020.	
LIDER DE LA VERIFICACIÓN	Nombre responsable de la visita	EQUIPO: Nombre de otros miembros que participaran en la visita
ATENCIÓN A LA VISITA	Nombre de las personas de la organización que reciben y participan en la visita de verificación	

FECHA	HORA	ACTIVIDADES DE LA VISITA DE CAMPO
	8:00	Reunión de Apertura
	8:15	Entrevista Comité de Seguridad Vial y responsable del PESV
	9:00	Revisión factor institucional
	10:00	Revisión factor atención a víctimas
	11:00	Revisión factor infraestructura
	12:00	Receso
	14:00	Revisión factor vehículo
	15:00	Revisión factor humano
	16:00	Reunión responsables de la visita
	16:30	Reunión de Cierre

