

## INFORME DE SEGUIMIENTO PLAN DE SEGURIDAD VIAL

### INTRODUCCIÓN:

Se realizó el seguimiento a la implementación del plan de seguridad vial basado en los criterios establecidos en la resolución 1565 del 2014 “*guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial*” y se tomó como referencia y variables en lo establecido anteriormente en la resolución 1231 de 2016, lo anterior, con el fin de ayudar a la entidad a orientar de manera adecuada el cumplimiento del plan PESV desglosando cada criterio y dándole una calificación de acuerdo a lo implementado actualmente, adicional a esto se realizaron entrevistas a las estaciones B13, B12, B6 y B4 para verificar el conocimiento del plan.

### SEGUIMIENTO

Se realizó el seguimiento del plan de seguridad vial teniendo en cuenta el publicado en la página web de la entidad cuya vigencia es de 2016-2017, siendo la última versión aprobada y vigente en la entidad, faltando adelantar las actualizaciones correspondientes de conformidad con la ley 1503-2011 capítulo III art. 12 parágrafo 2.

De acuerdo a las evidencias presentadas y a las entrevistas realizadas a los líderes del proceso, a continuación, se evidencia el porcentaje de cumplimiento de cada ítem, sin embargo, pese a su desactualización y desarticulación con los procedimientos internos se tuvo en cuenta las actualizaciones realizadas en los procedimientos de la entidad y que tiene relación con el PESV como avance a la actualización del plan.

#### 1.1 Objetivos del PESV

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.1	OBJETIVOS DEL PESV	1.1.1.	OBJETIVO GENERAL DEL PESV	Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable, así como su alcance y visión	X			0	X		3.0	1,0	0,0	0%
		1.1.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV	Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y de realizarse se cumpliría con los propósitos	X			0	X			1,0	0,0	
		1.1.3.	DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN	Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV	X			0		X		1,0	0,0	

**Análisis OCI:** Los objetivos que se encuentran dentro del plan están desactualizados, no se observa que exista un documento que indique el compromiso de las directrices de la alta dirección para el desarrollo del PESV, articulado con la nueva plataforma estratégica de la entidad.

#### 1.2 Comité de Seguridad Vial

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.2	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL - Mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será planificar, diseñar, implementar y medir las acciones, para lograr los objetivos a favor de la seguridad vial.	1.2.1.	ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Existe un acta de conformación del comité de S.V.	X		3		X		15,0	3,0	3,0	80%
		1.2.2.	OBJETIVOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Está definido el objetivo del comité de seguridad vial	X		3		X			3,0	3,0	
		1.2.3.	INTEGRANTES DEL COMITÉ DE S.V.	El comité ha sido definido por la alta dirección	X		3		X			3,0	3,0	
		1.2.4.	ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV	X		3		X			3,0	3,0	
		1.2.5.	FRECUENCIA DE REUNIONES DEL COMITÉ DE SV	Está definida la frecuencia de las reuniones del comité de S.V.	X		0		X			3,0	0,0	

**Análisis OCI:** De acuerdo a la resolución 629 del 25-09-2018 por la cual se conforma el Comité de Seguridad Vial, no se evidencia el cumplimiento de las reuniones ni tampoco las actas de reunión estipuladas en el artículo quinto “*el comité deberá reunirse como mínimo seis (6) veces al año de manera ordinaria*”. Asimismo, recomendamos revisar los integrantes del mencionado comité incluyendo aquellos integrantes que realmente tengan injerencia con el objetivo del comité y estipular los invitados que podrían asistir de acuerdo a los temas a tratar.

### 1.3 Responsable del plan estratégico de seguridad vial

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.3	RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	1.3.1.	RESPONSABLE DEL PESV	Se designó un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.	X		0		X		4,0	2,0	0,0	0%
		1.3.2.	IDONEIDAD DEL RESPONSABLE DEL PESV	El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en este.	X		0		X			2,0	0,0	

**Análisis OCI:** Se evidencia que dentro del plan esta designado al Teniente Gabriel Rene Álvarez y a la contratista Enyi Adriana Aldana Vega, como responsables del mencionado plan, pero no existe un documento o comunicación oficial en donde se le notifique esta designación. Es importante indicar que la contratista ya no tiene vínculo con la entidad, así como el Teniente se retiró de la entidad el 30 de junio de 2016

Adicional a esto en la Resolución 551 del 17 de agosto del 2017 por el cual se adopta la política de Seguridad Vial, se indica que es responsabilidad del Comité de Seguridad Vial y de la Subdirección Logística de la implementación y avance del PESS, por lo que no se observa coherencia en lo descrito en el plan y en la resolución para lo cual se recomienda actualizar en ambos documentos (resolución y plan) la responsabilidad del Plan.

### 1.4 Política de Seguridad Vial

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				

1.4	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.4.1.	ESTÁ DOCUMENTADA LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe un documento que permita identificar la política de Seguridad vial de la empresa	X		2		X	10,0	2,0	2,0	60%
		1.4.2.		Existe política de seguridad vial documentada	X		2		X		2,0	2,0	
		1.4.3.		Se adecuada al propósito de la organización.	X			0	X		2,0	0,0	
		1.4.4.		Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas del PESV	X			0	X		2,0	0,0	
		1.4.5.		Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.	X		2		X		2,0	2,0	

**Análisis OCI:** Se evidencia resolución 551 del 17 de agosto del 2017 por la cual se establece y se oficializa la política del plan estratégico de seguridad vial de la UAE Cuerpo Oficial de Bombero Bogotá, sin embargo, se recomienda actualizarla teniendo en cuenta que los objetivos, metas y propósito de la entidad han cambiado y esta debe estar alineada. Se recomienda revisar la instancia de aprobación de dicha política, la cual puede ser el Comité de Seguridad Vial o el Comité de Gestión y Desempeño.

### 1.5 Divulgación de la Política de Seguridad Vial

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.5	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.5.1.	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros?	X			0		X	5,0	2,5	0,0	0%
		1.5.2.		Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?	X			0		X		2,5	0,0	

**Análisis OCI:** de acuerdo a las entrevistas realizadas a las estaciones se evidenció que no conocen la política de seguridad vial, tampoco está publicada en la página web o en la ruta de la calidad a fin de que pueda ser consultada.

### 1.6 Caracterización de la empresa

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.6	DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	1.6.1.	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa	X		1,4		X		10,0	1,4	1,4	70%
		1.6.2.		Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.	X		1,4		X			1,4	1,4	
		1.6.3.		Están definidos los servicios que presta la compañía	X		1,4		X			1,4	1,4	
		1.6.4.		Está definida la población de personal que hace parte de la compañía	X			0	X			1,4	0,0	
		1.6.5.		Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.	X			0	X			1,4	0,0	
		1.6.6.		Están definidas las ciudades de operación de la organización	X		1,4		X			1,4	1,4	
		1.6.7.		Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.		X						1,4	0,0	
		1.6.8.		Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.	X		1,4		X			1,4	1,4	

**Análisis OCI:** Se observa que en el ítem donde está definida la población del personal que hace parte de la compañía y lo relacionado con los vehículos automotores se

encuentran desactualizados en el plan, por lo que se recomienda actualizarlo de acuerdo a la realidad de la entidad.

En lo referente a que, si están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos, la entidad no hace contratación o alquiler de los mismos como tal, pero en cambio adelanta compra de los mismos, lo anterior por ser vehículos especializados para la atención de incidentes o con características especiales para el apoyo en la atención de los mismos, por tal razón se evaluó como no aplica. Sin embargo, cuando se realiza la compra de los vehículos, los mecanismos para ello se evidencian en los estudios previos, anexos técnicos y demás documentos previos del proceso de contratación.

En el ítem de si están documentados los mecanismos de contratación de conductores, la entidad cuenta con la resolución 841 de 2015 en donde se ajusta el manual de funciones y competencias laborales para los empleos de la planta de empleos de la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos, en él se define el cargo de bomberos y se determina sus funciones entre ellas la conducción del vehículo de emergencia, inspecciones entre otras y se tiene el cargo de conductor pero este va enfocado a temas administrativos, transporte de superiores o personas que se le indique.

Se recomienda incluir todos los criterios evaluados de acuerdo a cada ítem en el Plan de Seguridad Vial, a fin de unificar y compilar la información en el PESV o mencionar el nombre o ruta donde se encuentren, de aquellos documentos que soportan el criterio solicitado.

### 1.7 Riesgos Viales

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.7	DIAGNÓSTICO - RIESGOS VIALES	1.7.1.	ENCUESTA / INSTRUMENTO PARA DETERMINAR EL RIESGO VIAL	Se diseñó una encuesta u otro instrumento o mecanismo objetivo, para el levantamiento de información del riesgo vial.	X		0		X		20,0	3,0	0,0	0%
		1.7.2.		Se ha aplicado la encuesta	X		0		X			3,0	0,0	
		1.7.3.	APLICACIÓN DE LA ENCUESTA	Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión	X		0		X			3,0	0,0	
		1.7.4.	CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA	Se han consolidado los resultados de la encuesta y hecho un análisis de los resultados	X		0		X			3,0	0,0	
		1.7.5.	DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA	Se han definido riesgos viales para el personal de la empresa, dependiendo de su rol en la vía (Peatón, pasajero, ciclista, conductor)	X		0		X			3,0	0,0	
		1.7.6.	CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES	Se han calificado los riesgos viales identificados a través de la encuesta	X		0		X			3,0	0,0	
		1.7.7.		La calificación de los riesgos se ha hecho basado en alguna norma o estándar	X		0		X			3,0	0,0	

**Análisis OCI:** Dentro del plan se encuentra establecido los riesgos viales, por lo que asumimos que se aplicaron la encuesta, análisis entre otros criterios, lo que genera que lo evaluáramos como cumplido, pero teniendo en cuenta que el plan se encuentra desactualizado desde el 2015, se debe aplicar una encuesta hacer todo el análisis y la valoración de los riesgos como parte de la actualización.

### 1.8 Planes de Acción de Riesgos Viales:

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.8	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	1.8.1.	DEFINICIÓN DE	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO	X			0	X		15,0	3,0	0,0	0%
		1.8.2.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VEHICULOS	X			0	X			3,0	0,0	
		1.8.3.	PLANES DE ACCIÓN	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA	X			0	X			3,0	0,0	
		1.8.4.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS	X			0	X			3,0	0,0	
		1.8.5.	VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN	Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación	X			0	X			3,0	0,0	

**Análisis OCI:** Teniendo en cuenta que la descripción de los riesgos viales se encuentra desactualizado dentro del plan y así mismo las acciones propuestas tanto para el Factor Humano, Factor de Vehículos, Infraestructura Segura, Atención a Víctimas y la Viabilidad de los mismos no se cumplió con las actividades propuestas dentro del mismos.

### 1.9 Implementación de acciones del PESV

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.9	IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV	1.9.1.	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACION DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	Existe un cronograma de implementación de planes de acción	X			0	X		10,0	2,5	0,0	0%
		1.9.2.		El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción	X			0	X			2,5	0,0	
		1.9.3.		Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.	X			0	X			2,5	0,0	
		1.9.4.	PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV	Se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción	X			0	X			2,5	0,0	

**Análisis OCI:** No se evidencia el cumplimiento de las actividades propuestas en el cronograma que se encuentra dentro del plan, adicional a esto en los planes de acción establecidos no se define el responsable como tampoco se tiene establecido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, por lo que se recomienda en la actualización tener en cuenta estos ítems y dejarlos plasmados dentro del plan.

### 1.10 Seguimiento y Evaluación de Planes de Acción del PESV

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	1.10.1.	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV (Tabla de indicadores del PESV)	X			0	X		8,0	0,7	0,0	0%
		1.10.2.		Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PESV	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.3.		Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.4.		Están definidas las metas de los indicadores	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.5.		Está definida la periodicidad para la medición de los indicadores	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.6.		Existe indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.7.		Existen indicadores de Número de accidentes de tránsito	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.8.		Existen indicadores de mantenimiento preventivo	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.9.	AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO	Están definidos los planes de acción que se van auditar del PESV en la organización	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.10.		Está descrita la metodología para el desarrollo de las auditorías	X			0	X			0,7	0,0	
		1.10.11.		Están definidos los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías	X			0	X			0,7	0,0	

**Análisis OCI:** Se evidencia que los indicadores se plantearon, pero no se observa su cumplimiento ni ejecución, adicional a esto, se deben de actualizar teniendo en cuenta que los objetivos para esta vigencia cambiaron. Por otro lado, en lo referente a los responsables del indicador se debe cambiar teniendo en cuenta que en la actualidad en la entidad no existe una oficina de seguridad vial y asignar esa responsabilidad a los responsables de la implementación del PESV o al mismo comité de seguridad vial.

Se debe actualizar la frecuencia en que se van a realizar las auditorías al PESV, así como los responsables de su realización, toda vez que en el marco del Modelo Integrado de Gestión y su esquema de líneas de defensa, estos ejercicios de auditoría los podrían adelantar tanto la 2 línea (como ejercicios de autoevaluación – aseguramiento) o la 3 línea de defensa (oficina de control interno), incluir la metodología a utilizar. Por lo anterior se evidencia que no se cumplió con lo planteado dentro del plan y que requiere de su actualización y cumplimiento de las actividades propuestas.

## 2.1 Procedimiento de Selección de Conductores

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
2.1.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	2.1.1.	PERFIL DEL CONDUCTOR	Está definido el perfil del conductor en función al tipo de vehículo que va a conducir	X		5		X		10,0	5,0	5,0	100%
		2.1.2.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	Está documentado el procedimiento de selección de los conductores	X		5		X			5,0	5,0	

**Análisis OCI:** Se tiene establecido el manual de funciones de la entidad por medio de la resolución 841 de 2015, en donde se tiene definido el perfil del bombero quien es el que realiza las labores de conducción del vehículo y se tiene definido los requisitos de selección. Así mismo, en el mencionado manual, se cuenta con el cargo de Conductor, el cual está asignado a labores administrativas, transportando funcionarios y/o contratistas

administrativos y en algunas ocasiones a personal operativo. Se recomienda incluirlo dentro del plan o nombrar dicho manual en el mismo.

## 2.2 Prueba de Ingreso de Conductores

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
2.2.	PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES	2.2.2.	EXÁMENES MÉDICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos a los conductores	X		1,9		X		20,0	1,9	1,9	57%
		2.2.3.	IDONEIDAD EN EXÁMENES MÉDICOS	La entidad o persona natural que realiza los exámenes médicos, cuenta con idoneidad (Es un centro médico certificado)	X		1,9		X			1,9	1,9	
		2.2.4.	EXÁMENES PSICOSENSO-MÉTRICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes psicosenométricos a los conductores	X		1,9		X			1,9	1,9	
		2.2.5.	IDONEIDAD EN EXÁMENES PSICOSENSO-MÉTRICOS	La entidad que realiza los exámenes psicosenométricos cuenta con idoneidad	X		1,9		X			1,9	1,9	
		2.2.6.	PRUEBA TEÓRICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas teóricas a los conductores	X			0	X			1,9	0,0	
		2.2.7.	IDONEIDAD EN EXAMENES TEÓRICOS	La entidad o persona natural que realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad	X			0	X			1,9	0,0	
		2.2.8.	PRUEBA PRÁCTICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas prácticas a los conductores	X			0	X			1,9	0,0	
		2.2.9.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas prácticas a los conductores, cuenta con idoneidad	X			0	X			1,9	0,0	
		2.2.10.	PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores	X		1,9		X			1,9	1,9	
		2.2.11.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas psicotécnicas a los conductores, cuenta con idoneidad	X		1,9		X			1,9	1,9	

**Análisis OCI:** Se tiene establecido el procedimiento Evaluaciones Médicas Ocupacionales PROD-GH-02 versión 03 vigente 26-06-2019 y Profesiograma con fecha de actualización junio 2019 el cual está documentado y se ha fijado los criterios para la realización de los exámenes, adicional a esto se cuenta con la idoneidad de la empresa contratada para practicar dichos exámenes. Se recomienda alinear el PESV con el procedimiento en mención.

Adicional a esto, está documentado dentro del plan la prueba teórica y prueba práctica pero no se cuenta con un registro en donde se evidencie la realización de dichas pruebas, así mismo como la idoneidad (entidad o persona natural) o mecanismos para la realización de las mismas.

## 2.3 Pruebas de Control Preventivo de Conductores

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				

2.3.	PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES	2.3.1.	PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES	Está definida la frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores	X		0		X	20,0	3,3	0,0	33%
		2.3.2.		Pruebas médicas de control	X		3,3		X		3,3	3,3	
		2.3.3.		Pruebas psicosenométricas	X		3,3		X		3,3	3,3	
		2.3.4.		Pruebas teóricas	X		0		X		3,3	0,0	
		2.3.5.		Pruebas prácticas	X		0		X		3,3	0,0	
		2.3.6.	IDONEIDAD DE LAS PRUEBAS	Está definida la idoneidad de las personas o entidades que realizarán las pruebas de control preventivo a los conductores	X		0		X		3,3	0,0	

**Análisis OCI:** Dentro del plan de seguridad vial no se evidencia que se haya definido la frecuencia para la realización de pruebas de control a los conductores tanto en las pruebas teóricas como prácticas y su cumplimiento, adicional a esto, tampoco se encuentra definida la idoneidad para la realización de las mismas, por tal motivo se calificó estos puntos como incumplidos, por lo que se recomienda incluirlos dentro de la actualización del plan y dejar la evidencia de su cumplimiento.

## 2.4 Capacitación en Seguridad Vial

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
2.4.	CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL	2.4.1.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores propios)	Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial	X		0		X		20,0	1,4	0,0	0%
		2.4.2.		Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.3.		Está definido el responsable del programa de capacitación.	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.4.		Incluye temas de normatividad	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.5.		Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.6.		Incluye temas de como actuar frente a accidentes de tránsito.	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.7.		Incluye temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.8.		El programa tiene definida la intensidad horaria.	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.9.		El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.10.		El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.11.		El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.12.		Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.13.		Está definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones	X		0		X			1,4	0,0	
		2.4.14.		PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores No propios)	Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación.	X		0		X			1,4	
		2.4.15.	Esta definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios.		X		0		X			1,4	0,0	

**Análisis OCI:** Dentro del plan de seguridad vial no se evidencia el cumplimiento establecido al numeral 10.1.2 “capacitaciones en seguridad vial”, adicional a esto no se

definió en el PIC 2020 temas relacionados a seguridad vial, por lo que se recomienda para la próxima vigencia alinear el PIC con el plan de seguridad vial en su actualización.

## 2.5 Control de Documentación de Conductores

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido	
					SI	NO	SI	NO	SI	NO					
2.5.	CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES	2.5.1	INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES	La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la Resolución 1565.	X		1,5		X		10,0	1,5	1,5	15%	
		2.5.2		Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.	X			0		X			1,5		0,0
		2.5.3		La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.	X			0		X			1,5		0,0
		2.5.4	REPORTE DE COMPARENDOS	Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores	X			0		X			1,5		0,0
		2.5.5		Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.	X			0		X			1,5		0,0
		2.5.6		Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.	X			0		X			1,5		0,0
		2.5.7		Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.	X			0		X			1,5		0,0

**Análisis OCI:** Se tiene documentado el mínimo de información de cada uno de los bomberos por la plataforma SIDEAP, adicional se cuenta con la documentación física de cada uno, pero no se tiene establecido un protocolo o procedimiento para la documentación de los conductores propios, adicional no se observa el control o trazabilidad de las acciones ejecutadas, no se tiene definido dentro del plan de seguridad vial como en los procesos o procedimientos internos de la entidad la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito de los bomberos, no se tiene definido en un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores como tampoco el responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos.

## 2.6 Políticas de Regulación de la Empresa

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				

**Análisis OCI:** Para el 2018 se elaboró la política SPA y la compra de alcoholímetros pasivos para cada estación, también se realizó la divulgación de la política SPA en toda la entidad, se realizó la entrega de los alcoholímetros pasivos en cada estación y se capacitó a los jefes de estación para el manejo de los mismos, para el 2019 se realizó una campaña para la disminución del consumo de sustancias psicoactivas con el apoyo de la Secretaria Distrital de Salud SDS) a través de piezas comunicativas sobre hábitos saludables, línea piénsalo (prevención), el consumo y el riesgo de consumo de sustancias psicoactivas/SPA y programa de cesación de tabaco, también se realizó atenciones a casos por consumo de sustancias psicoactivas por parte de psicología de SST, se realizó

la socialización sobre la política de prevención y control de consumo de sustancias psicoactivas, riesgos psicosociales en el tercer turno, también se tiene establecido el Procedimiento Aplicación Prueba de Alcoholimetría periódica PROD-GH-18 versión 01 vigente 16-01-2020, aplicación, Aplicación Prueba de Alcoholimetría Preventiva PROD-GH-19 versión 01 vigente 16-01-2020 y Aplicación Prueba de Alcoholimetría por Sospecha Razonable PROD-GH-20 versión 01 vigente 16-01-20.

Se tiene definido en el anexo B de desplazamiento los límites de velocidad máxima establecida en las zonas residenciales, carreteras y avenidas y de acuerdo a lo establecido en la ley 9078 en el artículo 98 parágrafo 7 “los vehículos de emergencia, en cumplimiento de sus funciones y debidamente identificados mediante las respectivas señales sonoras y lumínicas, estarán exentos del cumplimiento de dichos límites” por lo anterior se cumple con este criterio. Se tiene establecido el procedimiento de Activación y Movilización PROD-TRAN-04 versión 05 vigente 17-12-2018, Desmovilización y Cierre de Operaciones PROD-TRAN-05 versión 10 vigente 14-11-2017 y se evidencia en las políticas de operación en los numerales 8 y 10 expresa la prohibición del uso de bidireccionales para la atención de emergencias.

Por todo lo anterior se recomienda alinear el PESV a los procedimientos internos establecidos, también generar la política de cinturón, generar los mecanismos de control del uso de bidireccionales y determinar el procedimiento o los lineamientos de reporte a los conductores que hacen uso de los equipos bidireccionales durante la conducción, todo esto debe estar descrito en el plan y así mismo realizar la implementación.

### 3.1 Mantenimiento Preventivo

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido	
					SI	NO	SI	NO	SI	NO					
3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	3.1.1	HOJAS DE VIDA DE LOS VEHICULOS	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios	X		6,25		X		50,0	6,25	6,25	77%	
		3.1.2		Se cuenta con información como - Placas del vehículo, número de motor, kilometraje – fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, etc.	X		6,25		X			6,25	6,25		
		3.1.3		SOAT – fecha de vigencia, seguros - fechas de vigencia, revisión técnico mecánica, reporte de comparendos.	X		6,25		X			6,25	6,25		
		3.1.4		Reporte de incidentes, reporte de accidentes.	X		6,25		X			6,25	6,25		
		3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva, registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.	X		6,25		X			6,25	6,25		
		3.1.6	CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHICULOS PROPIOS	Se cuenta con una programación para las intervenciones programadas de mantenimiento preventivo a los vehículos	X		0		X			6,25	0,00		
		3.1.7	VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHICULOS AFILIADOS (TERCEROS)	En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.		X		1		X			6,25		1,00
		3.1.8	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	X		6,25		X			6,25	6,25		

**Análisis OCI:** Se tiene en físico y disponible las carpetas con las hojas de vida de los vehículos de la entidad, en ellas se puede evidenciar las placas del vehículo y

especificaciones técnicas, adicional a esto se cuenta con un archivo digital en donde se lleva el kilometraje de cada vehículo y fecha, por otro lado, también se cuenta con una base de datos de SOAT en donde se especifica la vigencia, seguros entre otros. También se cuenta con un Procedimiento de Reporte e Investigación de Accidentes e Incidentes de Trabajo PROD-GH-03 versión 08 vigente 12-11-2015, se realizó como parte del avance en la realización de los mantenimientos preventivos un cárcamo con el fin de empezar a ejecutar dichas actividades propias de la entidad.

Se recomienda actualizar el PESV teniendo en cuenta los procedimientos internos de la entidad, adicional a esto, se recomienda establecer un programa de mantenimiento preventivo, por otro lado, se recomienda dejar establecido cuando se realice la contratación con terceros de cualquier vehículo que este cuente con el plan de mantenimiento preventivo.

### 3.2 Mantenimiento Correctivo

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos	X		10		X		30,0	10,0	10,0	100%
		3.2.2	PROTOCOLO	En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.	X		10		X			10,0	10,0	
		3.2.3	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	X		10		X			10,0	10,0	

**Análisis OCI:** Se evidencia que se cuenta con una base de datos en donde se lleva los registros de los mantenimientos correctivos realizados por cada vehículo, adicional a esto existe el Procedimiento Mantenimiento Correctivo del Equipo Automotor PROD-GPAH-01 versión 12 vigente 10-08-2017 para en caso de que los vehículos presenten fallas cuales son las actividades a ejecutar, adicional a esto se tiene contratado a una empresa la cual es la encargada de realizar los mantenimientos correctivos del parque automotor de la entidad y esta es idónea para realizar dichas actividades, sin embargo se recomienda actualizar el PESV con el fin de incluir los procedimientos internos establecidos en la entidad.

### 3.3 Chequeo Preoperacional

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	3.3.1	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos.	X		6,67		X		20,0	6,67	6,67	100%
		3.3.2		Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.	X		6,67		X			6,67	6,67	
		3.3.3		Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.	X		6,67		X			6,67	6,67	

**Análisis OCI:** Se tiene establecido el Procedimiento de Revisión Diaria del Parque Automotor PROD-GPAH-03 versión 2 vigente 31-10-2017 y el Formato de Inspección Diaria FOR-GPAH-03-01, se evidencia que los maquinistas de la entidad realizan el diligenciamiento del formato, también se observa que se ha llevado a cabo auditorias para verificar el cumplimiento del procedimiento, se recomienda actualizar el plan PESV con el fin de incluir dicho procedimiento con sus formatos y la ejecución de los mismos, adicional a esto se recomienda hacer partícipes a los conductores de las camionetas tanto en la parte operativa como en la parte administrativa, y/o a los demás vehículos que conforman el parque automotor de la UAECOB.

#### 4.1 Rutas Internas

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido	
					SI	NO	SI	NO	SI	NO					
4.1.	RUTAS INTERNAS - Vías internas de la empresa, en donde circulan los vehículos	4.1.1	REVISIÓN ENTORNO FÍSICO DONDE SE OPERA	Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión.	X		2,06		X		35,0	2,06	2,06	53%	
		4.1.2		Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos		X							2,06		0,00
		4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas	X			0		X			2,06		0,00
		4.1.4		Demarcadas	X			0		X			2,06		0,00
		4.1.5		Iluminadas	X			0		X			2,06		0,00
		4.1.6		Separadas de las zonas de circulación de los vehículos	X			0		X			2,06		0,00
		4.1.7		Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular	X			0		X			2,06		0,00
		4.1.8		Señalizadas	X		2,06		X				2,06		2,06
		4.1.9	Demarcadas	X		2,06		X				2,06	2,06		
		4.1.10	VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	Iluminadas	X		2,06		X				2,06		2,06
		4.1.11		Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos	X			0		X			2,06		0,00
		4.1.12		Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad	X			0		X			2,06		0,00
		4.1.13	PARQUEADEROS INTERNOS	Señalizados	X		2,06		X				2,06		2,06
		4.1.14		Demarcados	X		2,06		X				2,06		2,06
		4.1.15		Iluminados	X		2,06		X				2,06		2,06
		4.1.16		Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo	X		2,06		X				2,06		2,06
		4.1.17	MANTENIMIENTO DE SEÑALES		La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento de las vías internas y señalización.	X		2,06		X			2,06		2,06

**Análisis OCI:** Se tiene establecido dentro del PESV el plano de las vías de cada estación, sin embargo, en las estaciones no se tiene establecido el desplazamiento en las zonas peatonales no se encuentran ni demarcadas ni señalizadas para lo cual se recomienda realizar dicho ajuste en cada una de ellas, tampoco se tiene definido la velocidad máxima de la circulación en aquellas estaciones en donde se cuente con parqueadero de visitantes o funcionarios de la estación incluyendo al edificio comando, por lo que se recomienda actualizar el PESV en donde se incluyan estos criterios y así mismo realizar la ejecución de las actividades faltantes y la inclusión de los procedimientos internos de la entidad. Se cuenta con un Procedimiento de Mantenimiento Locativas PROD-GIN-02 versión 06 vigente 16-01-2019 en donde se describe la atención

de los diferentes mantenimientos, sin embargo, se recomienda articular este procedimiento a los mantenimientos de señalización y vías internas de cada estación.

## 4.2 Rutas Externas

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
4.2.	RUTAS EXTERNAS: Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa	4.2.1	ESTUDIO DE RUTAS	Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado "rutogramas", cuando corresponda.		X					65,0	9,3	NA	
		4.2.2		Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.		X				9,3				
		4.2.3	POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal		X				9,3				
		4.2.4		Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.		X				9,3				
		4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.		X				9,3				
		4.2.6		El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.		X				9,3				
		4.2.7	POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN: para todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas:	La empresa ha establecido mecanismos de socialización e información preventiva y ha desplegado la misma en toda la organización.		X				9,3				

**Análisis OCI:** Este punto no se evaluó teniendo en cuenta que de acuerdo a lo establecido en Decreto 2851 de 2013 artículo 10 literal d *“Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de seguridad vial, el contendrá la evaluación de las trayectorias de viajes a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de seguridad vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución”* por lo anterior y de acuerdo al objeto de la entidad no existen rutas establecidas como tampoco su objeto no es el transporte de mercancías o de pasajeros, por tal motivo este punto no aplica.

## 5.1 Atención a Víctimas

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
5.1.	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	5.1.1.	PROTOSCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.	X		10		X		20,0	10,0	100%	
		5.1.2.	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.	X		10		X			10,0		10,0

**Análisis OCI:** Para este punto se registró que va alineado al plan de emergencias de la entidad pero al verificarlo no existe este protocolo para la atención de víctimas en

accidentes de tránsito, se tiene establecido el Procedimiento de Rescate Vehicular PROD-GPBR-09 versión 06 vigente 19-07-2019, se recomienda actualizar el PESV ingresando o articulando el procedimiento relacionado al rescate vehicular y este mismo ampliarlo en lo referente en la atención a víctimas cuando nosotros generamos el accidente.

## 5.2 Investigación de Accidentes de Tránsito

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	Numeral	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	% Cumplido
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1.	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa	X		13,34		X		80,0	13,34	13,34	83%
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)	X		13,34		X			13,34	13,34	
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos	X		13,33		X			13,33	13,3	
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Esta definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización	X		13,33		X			13,33	13,3	
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.	X		13,33		X			13,33	13,3	
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.	X		0			X			13,33	

**Análisis OCI:** Se observa que se lleva una base de datos en donde se relaciona todos los accidentes incluidos los de tránsito, se realiza las investigaciones de los accidentes y se lleva un registro histórico de los mismos, adicional a eso en el 2018 y 2019 se han desarrollado y publicado diferentes piezas publicitarias a través de los medios audiovisuales de la Entidad, como el Hidrante de Prensa de Bomberos de la UAECOB y en el 2019, se realiza pieza comunicativa sobre tips de seguridad vial que entrega en volantes y publicación en prensa el 26/07/2019 Y 28/07/2019.



Por lo anterior se recomienda tratar en los comités de seguridad temas relacionados a los accidentes de tránsito y adelantar aleatoriamente investigaciones a los mismos, así mismo articular el comité de seguridad vial con el procedimiento de reclamaciones por perdida o daño de bienes PROD-GA-07 versión 07 vigente 31-07-2019 en su actividad 3 contempla daños en vehículos o accesorios de la ocurrencia de un siniestro o accidente

de tránsito y generar indicadores específicos de accidentes de tránsito con el fin de llevar una mejor trazabilidad.

## **CONCLUSIONES**

Se observa que el plan de seguridad vial de la entidad se encuentra totalmente desactualización y desarticulado de acuerdo a los procedimientos que actualmente se manejan, existen avances en la implementación de algunos ítems de acuerdo a la guía, pero estos no se ven reflejados en el actual plan, adicional a esto se evidencia un incumplimiento a las actividades establecidas del mismo.

## **RECOMENDACIONES**

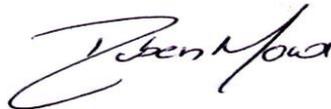
Se recomienda generar una interacción y una mayor comunicación entre las áreas que hacen parte de la implementación del Plan de Seguridad Vial PESV a fin de generar responsabilidades y trazabilidad en cada uno de los criterios establecidos en la guía establecidos en la resolución 1565 de 2014 y debe estar liderado por la subdirección logística y articulado con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, así mismo con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG.

Es importante indicar que de acuerdo a lo establecido en la resolución 7495 de 2020 ya no es necesario el aval del Ministerio de Transporte para la implementación del PESV, por lo que se hace mucho mas ágil el proceso de actualización del mismo.

## **HALLAZGO PARA PLAN DE MEJORAMIENTO**

- I. Se evidencia que el plan de seguridad vial se encuentra desactualizado y desarticulado de acuerdo a los procedimientos internos de la entidad dando incumplimiento a lo establecido en la resolución 1565 de 2014
- II. No se evidencia el cumplimiento de las actividades establecidas dentro del plan, por lo que se ve un incumplimiento a lo establecido en el mismo plan e ISO 9001:2015 numeral 6 planificación 6.1 acciones para abordar riesgos y oportunidades, 8.1 planificación y control operacional y resolución 1565 de 2014

Cordialmente,



**RUBEN ANTONIO MORA GARCÉS**  
**JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO**

Proyectó: Heidi Bibiana Barreiro Garcia





U.A.E. CUERPO OFICIAL  
**BOMBEROS**  
BOGOTÁ D.C.

Calle 20 No. 68 A - 06  
PBX: 382 25 00  
Fax Extensión 1562  
[www.bomberosbogota.gov.co](http://www.bomberosbogota.gov.co)  
Línea de Emergencia 123  
NIT: 899.999.061-9.

Página **16** de **16**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.