

INFORME DE SEGUIMIENTO AL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV

1. INTRODUCCIÓN:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías basado en riesgos para la vigencia 2025 aprobado el 18 de diciembre de 2024 por el Comité de Coordinación de Control Interno y en cumplimiento del rol de Evaluación y Seguimiento descrito en el Decreto 1083 de 2015 modificado por el Decreto 648 de 2017, esta oficina realizó el seguimiento al plan estratégico de seguridad vial - PESV, el cual fue notificado mediante memorado ID: 242968 el 27/10/2025 a la Subdirección de Logística; Subdirección Operativa; Subdirección de Gestión Humana; Subdirección de Gestión Corporativa; Oficina Jurídica y Oficina Asesora de Planeación, en el cual se informaba la apertura al seguimiento y fecha de reunión de apertura y se comunica el plan de auditoría.

2. OBJETIVO:

Verificar el avance, eficacia y sostenibilidad de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV y del Plan Anual de Trabajo PESV 2025, evaluando el cierre de hallazgos/recomendaciones.

3. ALCANCE:

Se realizará seguimiento a la ejecución del PESV y su Plan Anual de Trabajo 2025 (enero–septiembre), incluyendo fases y pasos aplicables (24 pasos), con énfasis en Fase 2 (Implementación y ejecución, Pasos 9–19), Fase 3 (Seguimiento, Pasos 20–22) y Fase 4 (Mejora continua, Pasos 23–24). Revisión de Plan Anual de Trabajo PESV 2025, actas del Comité de Seguridad Vial, indicadores, programas críticos, procedimientos vigentes, evidencias documentales y verificaciones selectivas en estaciones, periodo de evaluación entre el 01 de enero de 2025 al 30 de septiembre del 2025.

El periodo de evaluación comprende el resultado de las acciones realizadas entre el 1 de enero al 30 de septiembre de 2025 por la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá.

4. CRITERIOS:

- **Ley 80 de 1993:** Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública
- **Decreto 4741 de 2005.** Por el cual se reglamenta parcialmente la prevención y el manejo de los residuos o desechos peligrosos generados en el marco de la gestión integral.
- **Acuerdo 257 de 2006:** Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones.

- **Decreto 509 de 2023:** Por el cual se modifica la estructura organizacional de la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá D. C.
- **Directiva 008 de 2021:** Lineamientos para prevenir conductas irregulares con el incumplimiento de los manuales de funciones y competencias laborales y de los manuales de procedimientos institucionales, así como por la pérdida, o deterioro, o alteración o uso indebido de bienes, elementos, documentos públicos e información contenida en bases de datos y sistemas de información.
- **Resolución 40595 del 16/07/2022:** Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones Resolución 1401 de 2007: Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo.
- **Resolución 2346 de 2007 del 11/07/2007:** Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales.
- **Resolución 705 de 2007 de la Secretaria Distrital de Salud:** Por medio de la cual se desarrollan los contenidos técnicos del Acuerdo Distrital No. 230 del 29 de junio del 2006 y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1575 de 2012:** Por medio del cual se establece la ley general de bomberos de Colombia.
- Plan de emergencias y seguridad vial GR-PL05 versión 1.
- Política de Seguridad Vial GR-PO04 versión 4.
- Plan Estratégico de Seguridad Vial GR-PL05 versión 2.
- Demás normas y/o jurisprudencia que complementen, modifiquen, deroguen o sustituyan las anteriores.

5. DESARROLLO

A través de memorando ID 242968 el 27/10/2025 a la Subdirección de Logística; Subdirección Operativa; Subdirección de Gestión Humana; Subdirección de Gestión Corporativa; Oficina Jurídica y Oficina Asesora de Planeación, en el cual se informaba la apertura al seguimiento y fecha de reunión de apertura y se comunica el plan de auditoría.

A través de correo electrónico el 31/10/2025, se solicitó a la Subdirección Logística la siguiente información:

- Archivo plano o reporte detallado de los mantenimientos preventivos y correctivos realizados al parque automotor de la Entidad durante el periodo 1 de enero al 30 de septiembre de 2025, indicando como mínimo: placa, tipo de vehículo/equipo, tipo de mantenimiento (preventivo/correctivo), fecha de realización, proveedor/taller y estado del mantenimiento (ejecutado, en trámite, programado, pendiente de cierre, etc.).
- Plan Anual de Trabajo del PESV de la vigencia correspondiente y el avance de su ejecución (actividades desarrolladas, fechas y soportes disponibles).

Información fue remitida por la Subdirección Logística el 5/11/2025.

A través de correo electrónico el 31/10/2025, se solicitó a la Subdirección de Gestión Humana la siguiente información:

- Relación de las reuniones realizadas por el Comité de Seguridad Vial durante el periodo indicado (01/01/2025 – 30/09/2025), indicando fecha, asistentes y temas tratados.
- Actas y/o registros de dichas reuniones.
- Cronograma de formación 2025 en el marco del plan de formación en seguridad vial que adelante esa Subdirección.
- Relación de las capacitaciones realizadas en seguridad vial entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2025, indicando como mínimo: fecha, tema desarrollado, dependencia convocada y listados de asistencia o soportes de participación.

Información fue remitida por la Subdirección Logística el 5/11/2025.

Se realizó reunión presencial el 5/12/2025 con la Subdirección Logística con el fin de revisar avance del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV y del Plan Anual de Trabajo PESV 2025.

A través de correo electrónico el 5/12/2025, se solicitó al señor Alfonso Herney Salazar Moncaleano – Secretario del comité de seguridad vial la siguiente información:

- Soporte de las actas de reunión realizadas por el comité de seguridad vial de la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá durante el 1 de enero al 30 de septiembre de 2025, conforme a la respuesta emitida por el presidente el PESV.

Información que fue requerida para el día 9/12/2025 y no se atendió solicitud.

Se determinó que el Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV se encuentra en fase de implementación, conforme a la establecido en la Resolución 40595 Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, emitida en julio de 2022 por el Ministerio de Transporte, a continuación, se relacionan las situaciones evidenciadas:

En presente seguimiento evaluó el nivel de cumplimiento y estado de avance de las actividades y acciones establecidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV de la UAECOB, el cual fue aprobado el 25/01/2024.

La UAECOB realizó la adopción de la resolución 1333 del 25 de octubre del 2023 y resolución No. 1688 del 29 de diciembre de 2023 donde se establece lo siguiente:

- Crea el Comité de Seguridad Vial, se establecen funciones, define quien integran el comité, quien ejerce la presidencia y secretaria del mismo.
- Define el líder del Plan Estratégico de Seguridad Vial y sus funciones.

Establece el responsable de diseñar el Plan de Seguridad Vial y sus funciones

Adicional la UAECOB cuenta con los siguientes documentos aprobados:

- GR-PL05 Plan Estratégico de Seguridad Vial, versión 02 del 13/01/2025.

- GR-PO04 Política de Seguridad Vial, versión 04 del Vigencia: 20/03/2025.

A continuación, se relacionan las situaciones evidenciadas:

ETAPA DE DISEÑO

5.1. Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)

Durante la verificación realizada por la Oficina de Control Interno respecto al cumplimiento del Paso 2 del PESV – Comité de Seguridad Vial, se evidenció que, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2025, únicamente se desarrolló una sesión del Comité, la cual se llevó a cabo en cinco momentos sucesivos, debido a múltiples suspensiones y reprogramaciones realizadas por la entidad. Los momentos de esta sesión fueron los siguientes:

- Sesión Ordinaria del Comité de Seguridad Vial – 30 de enero de 2025, de 10:00 a 11:00. Suspendida.
- Citación continuación sesión Ordinaria – 18 de febrero de 2025, de 9:30 a 12:00. Suspendida para reprogramar.
- Comité de Seguridad Vial – PESV – 25 de junio de 2025, de 10:00 a 11:30. Suspendida para reprogramar.
- Citación Comité de Seguridad Vial – 22 de julio de 2025 (presencial), de 10:00 a 11:30. Suspendida para reprogramar.
- Citación Comité de Seguridad Vial – 5 de agosto de 2025 (presencial), de 9:30 a 11:00. Cierre de la primera sesión ordinaria.

En total, se verificó la convocatoria de tres reuniones ordinarias y tres reuniones extraordinarias, sin que ninguna de las sesiones previas lograra consolidarse como sesión válida hasta la fecha de cierre el 5 de agosto de 2025.

Se observa un incumplimiento en la elaboración y aprobación del acta, se estableció que no existe soporte de la suscripción del acta de reunión correspondiente a la primera sesión ordinaria, incumpliendo lo dispuesto en el Artículo Décimo Primero de la Resolución 1333 de 2023, el cual establece que:

“El (la) Secretario(a) del Comité de Seguridad Vial deberá elaborar y remitir las actas para revisión y estudio por parte de los miembros del Comité dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la realización de la sesión. En el evento que, el (la) Secretario(a) no reciba comentarios u observaciones sobre el contenido del acta dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes a la fecha de la remisión, se entenderá aprobada y se procederá a firmarla por parte de los integrantes del Comité.”

La ausencia de evidencia del acta impide verificar las decisiones adoptadas, los compromisos adquiridos y el cumplimiento del procedimiento formal definido para el funcionamiento del Comité de Seguridad Vial.

Adicionalmente, según lo establecido en el Artículo Octavo de la Resolución 1333 de 2023, el Comité de Seguridad Vial debe reunirse ordinariamente: como mínimo una vez cada tres (3) meses. Extraordinariamente: cuando sea requerido por alguno de sus miembros. Las sesiones ordinarias deben programarse conforme al calendario establecido en la última sesión ordinaria.

Sin embargo, se verificó que durante los primeros nueve meses de 2025, únicamente se consolidó una sesión, aun cuando contó con múltiples citaciones interrumpidas.

No existe evidencia de un cronograma formal de sesiones ordinarias, tal como lo exige la normativa.

La frecuencia de reuniones no cumple el mínimo trimestral exigido para el adecuado funcionamiento del Comité.

La baja frecuencia de sesiones, la falta de formalización del acta y la ausencia de cronograma estable afectan el adecuado seguimiento, toma de decisiones y direccionamiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, pudiendo comprometer el cumplimiento del nivel Estándar y Avanzado del PESV y la gestión del riesgo vial institucional.

Hallazgo 1: Incumplimiento en la operación y formalización del Comité de Seguridad Vial (Paso 2 del PESV)

Se estableció que no existe soporte de la suscripción del acta de reunión correspondiente a la primera sesión ordinaria, incumpliendo lo dispuesto en el Artículo Décimo Primero de la Resolución 1333 de 2023, el cual establece que:

“El (la) Secretario(a) del Comité de Seguridad Vial deberá elaborar y remitir las actas para revisión y estudio por parte de los miembros del Comité dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la realización de la sesión. En el evento que, el (la) Secretario(a) no reciba comentarios u observaciones sobre el contenido del acta dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes a la fecha de la remisión, se entenderá aprobada y se procederá a firmarla por parte de los integrantes del Comité.”

La ausencia de evidencia del acta impide verificar las decisiones adoptadas, los compromisos adquiridos y el cumplimiento del procedimiento formal definido para el funcionamiento del Comité de Seguridad Vial.

Adicionalmente, según lo establecido en el Artículo Octavo de la Resolución 1333 de 2023, el Comité de Seguridad Vial debe reunirse:

- Ordinariamente: como mínimo una vez cada tres (3) meses.
- Extraordinariamente: cuando sea requerido por alguno de sus miembros.
- Las sesiones ordinarias deben programarse conforme al calendario establecido en la última sesión ordinaria.

Sin embargo, se verificó que:

- Durante los primeros nueve meses de 2025, únicamente se consolidó una sesión, aun cuando contó con múltiples citaciones interrumpidas.
- No existe evidencia de un cronograma formal de sesiones ordinarias, tal como lo exige la normativa.
- La frecuencia de reuniones no cumple el mínimo trimestral exigido para el adecuado funcionamiento del Comité.

ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN

5.2. Paso 9 del PESV (Plan anual de trabajo)

Durante la verificación del avance del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV correspondiente a la vigencia 2025, se identificó que, de las 189 actividades programadas para ejecutarse a 30 de septiembre, se han ejecutado 127, lo que representa un cumplimiento del 67,20 % frente al cronograma establecido.

Adicionalmente, se evidencia que el total de actividades proyectadas para la vigencia 2025 asciende a 216, por lo cual aún se encuentran 89 actividades pendientes de ejecución para el cierre de la anualidad. Esta situación refleja un avance significativo respecto al periodo evaluado; sin embargo, también pone de manifiesto la necesidad de fortalecer la planeación operativa, el seguimiento periódico y la coordinación interdependencias para asegurar el cumplimiento integral del PESV antes del cierre de la vigencia.

La Oficina de Control Interno continuará monitoreando el avance de las actividades restantes, con el fin de alertar oportunamente potenciales riesgos de incumplimiento y su eventual impacto en la implementación del PESV.

5.3. Paso 10 del PESV (Competencia y plan anual de formación)

Durante la verificación realizada por la Oficina de Control Interno al cumplimiento del Plan Anual de Formación en Seguridad Vial, correspondiente al Paso 10 del PESV, se evidenció que la entidad desarrolló diez actividades de capacitación orientadas al fortalecimiento de competencias del personal administrativo, operativo y del Comité de Seguridad Vial.

Con relación al cumplimiento de la programación y ejecución de las actividades, se observó que las capacitaciones programadas fueron ejecutadas entre marzo y junio de 2025, impartidas principalmente por la Secretaría de Movilidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y ORVI, bajo modalidad virtual, salvo una actividad mixta (presencial y virtual).

Las sesiones abordaron temáticas normativas, técnicas, comportamentales y de implementación del PESV, cubriendo la totalidad de los módulos definidos en los bloques 1, 2, 3 y 4 del plan.

En total, participaron 167 funcionarios, durante la revisión se identificó la participación de 56 maquinistas operativos.

Adicionalmente, se evidenció que durante la vigencia 2025 la UAECOB realizó la contratación de ocho (8) contratistas conductores, de los cuales ninguno participó en las capacitaciones ejecutadas dentro del Plan Anual de Formación del PESV.

Esta situación puede afectar la estandarización de competencias operativas necesarias para la conducción segura de vehículos de emergencia, aumentando el riesgo asociado a la operación vehicular y al cumplimiento de los lineamientos del PESV.

No obstante, se resalta la importancia de incrementar la participación de maquinistas operativos y conductores contratistas y asegurar su disponibilidad para futuras capacitaciones, en razón a que representan el grupo de mayor exposición al riesgo vial y su formación continua es determinante para la mitigación de incidentes y la seguridad operacional del Cuerpo Oficial de Bomberos.

5.4. Paso 11 del PESV (Responsabilidad y comportamiento)

En este paso se evidenció que la entidad presenta avances parciales en los componentes requeridos, pero aún no cumple integralmente con todas las obligaciones establecidas en este paso.

En primer lugar, se identificó que no se cuenta con un procedimiento documentado que establezca de manera formal los requisitos de contratación en seguridad vial para los colaboradores que realizan desplazamientos laborales, tales como pruebas teóricas y prácticas, validación de competencias, exámenes médicos específicos o lineamientos aplicables a conductores y maquinistas. La ausencia de este procedimiento limita la estandarización de criterios y controles en los procesos de vinculación.

Respecto a la asignación y comunicación de funciones y responsabilidades, si bien existen lineamientos generales asociados a temas de movilidad segura y cumplimiento normativo, seguir comunicando a todos los colaboradores sus obligaciones mínimas en seguridad vial, tales como: reporte de siniestros, participación obligatoria en capacitaciones, compromiso con la legislación vial aplicable y reporte oportuno de condiciones de salud que puedan afectar su desempeño.

Adicionalmente, se verificó que la entidad no ha implementado una evaluación anual del comportamiento de los colaboradores relacionada con la seguridad vial. Esta evaluación debe incluir, como mínimo: siniestros viales en los que hayan estado involucrados, infracciones de tránsito, quejas asociadas a comportamientos de riesgo y la validación de capacitaciones recibidas. Tampoco se identificó evidencia de un procedimiento formal para la evaluación de comportamiento, ni mecanismos para determinar necesidades de refuerzo o acciones formativas derivadas de dicho análisis.

En conjunto, estas situaciones evidencian debilidades en la formalización, documentación y seguimiento de los elementos requeridos para el cumplimiento del Paso 11 del PESV, lo cual puede limitar la capacidad de la entidad para gestionar el riesgo vial asociado a la operación institucional y promover comportamientos seguros entre sus colaboradores.

5.5. Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

Se evidenció que la UAECOB presenta avances en la actualización y publicación de los planes de emergencias correspondientes al nivel central y a las diecisiete (17) estaciones. Dichos documentos incorporan el Plan Operativo Normalizado (PON) asociado a la atención de eventos relacionados con la seguridad vial, lo cual constituye un elemento clave para la preparación y respuesta ante emergencias viales.

Se recomienda que, una vez adoptados formalmente los planes de emergencias, se realicen jornadas de socialización y divulgación, con el fin de asegurar el conocimiento, apropiación y correcta aplicación de los lineamientos establecidos, fortaleciendo así la capacidad de respuesta institucional ante emergencias viales y el cumplimiento integral del Paso 12 del PESV.

5.6. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales

Para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2025, con base en la información presentada por la Subdirección Logística no se presentaron siniestros viales en los que se hayan visto involucrados colaboradores de la organización durante los desplazamientos laborales o en el entorno próximo de la entidad.

No obstante, se observó que la organización no cuenta con técnicas, metodologías o procedimientos documentados para la investigación interna de siniestros viales, que permitan establecer de manera formal los procesos de reporte, registro, investigación, análisis y divulgación de este tipo de eventos, en caso de que lleguen a presentarse.

La ausencia de estos lineamientos limita la capacidad institucional para realizar un análisis estructurado de causas, identificar factores contribuyentes y definir acciones preventivas y correctivas oportunas, lo cual resulta necesario para fortalecer la gestión del riesgo vial y asegurar el cumplimiento integral del Paso 13 del PESV, aun cuando en el periodo evaluado no se hayan materializado siniestros.

5.7. Paso 14. Vías seguras administradas por la organización

Se evidenció que la UAECOB cuenta con el procedimiento GR-PR36 – Mantenimiento Preventivo y Correctivo de las Vías Internas y Externas, el cual se encuentra adoptado y

vigente (Versión 01 – 13/03/2024), estableciendo lineamientos para la conservación, intervención y mejora de la infraestructura vial bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, se observó que la Subdirección Corporativa ha venido adelantando acciones orientadas a la mejora de la infraestructura vial en el entorno de las estaciones de bomberos, con el propósito de garantizar un entorno seguro, accesible y funcional, así como asegurar el tránsito adecuado del parque automotor institucional, especialmente de los vehículos de emergencia.

Estas actuaciones contribuyen al fortalecimiento de las condiciones de seguridad vial en las áreas administradas por la entidad y evidencian avances en el cumplimiento del Paso 14 del PESV, al promover entornos viales que favorecen la operación segura y eficiente de los servicios prestados por la UAECOB.

5.8. Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales

Se evidenció que en el Plan Anual del PESV se estableció la actividad orientada a documentar un procedimiento o metodología para los desplazamientos extramurales, que contemple, entre otros aspectos, la identificación de riesgos asociados a la seguridad vial, rutas con puntos críticos de siniestralidad, riesgos en ruta, riesgos de los sitios utilizados por la organización, planificación de ingresos y salidas, tiempos de antelación para la programación de recorridos, requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempos de conducción, así como velocidades permitidas.

No obstante, se observó que dicha actividad no presenta avance a la fecha del seguimiento, por lo cual la entidad no cuenta con procedimientos documentados que permitan planificar de manera estructurada y preventiva los desplazamientos laborales de los colaboradores, incluyendo las salidas extramurales como actividades de integración o pedagógicas.

En este sentido, se recomienda dar cumplimiento a lo dispuesto en el Paso 15 del PESV, documentando uno o varios procedimientos para la planificación de los desplazamientos laborales, que integren el enfoque de sistema seguro, la identificación de riesgos viales en el origen, la ruta y el destino, así como la planificación ordenada del ingreso y salida de los colaboradores de las instalaciones, con el fin de reducir la exposición al riesgo y fortalecer la gestión integral de la seguridad vial institucional.

5.9. Paso 16. Inspección de vehículos y equipos

Se evidenció que la UAECOB tiene adoptado el procedimiento GR-PR16 – Revisión Diaria del Parque Automotor, versión 2 del 23/09/2022, el cual establece los lineamientos para la inspección diaria de los vehículos pesados y livianos del parque automotor institucional.

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8.3 del citado procedimiento, el registro de la inspección diaria debe ser realizado por los conductores operadores dos (2) veces al día, teniendo en cuenta el cambio de turno, y por los conductores administrativos una (1)

vez al día. No obstante, al realizar la validación de los registros en la herramienta LOG+, se evidenció que no se cuenta con un registro constante y sistemático de las inspecciones diarias, lo cual limita la trazabilidad y verificación del cumplimiento de esta actividad preventiva.

Adicionalmente, se observó que la entidad se encuentra en ejecución de las acciones de mejora definidas en el seguimiento realizado por la Oficina de Control Interno al PESV 2024, orientadas a ajustar el procedimiento GR-PR16, socializarlo con los responsables y fortalecer su aplicación, con el propósito de garantizar la realización efectiva y oportuna de las inspecciones diarias de los vehículos.

En este contexto, si bien existen lineamientos formales para la inspección del parque automotor, se requiere fortalecer su implementación y control, a fin de asegurar el cumplimiento integral del Paso 16 del PESV y reducir los riesgos asociados a fallas mecánicas y condiciones inseguras de los vehículos institucionales para el personal operativo y conductores contratistas.

5.10. Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipo

La UAECOB tiene adoptado el procedimiento GR-PR26 – Mantenimiento Preventivo y Predictivo del Parque Automotor, versión 2 del 28/07/2023, el cual establece los lineamientos para la gestión del mantenimiento del parque automotor institucional.

Para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2025, se registró la realización de 115 mantenimientos correctivos y 106 mantenimientos preventivos, ejecutados sobre 117 vehículos del parque automotor de la UAECOB. Estas acciones evidencian una gestión activa orientada a mantener condiciones técnicas adecuadas para la operación segura de los vehículos de emergencia.

Adicionalmente, se observó que la entidad se encuentra en ejecución de las acciones de mejora definidas, orientadas a ajustar el procedimiento GR-PR26, fortalecer su socialización y asegurar su correcta aplicación, con el fin de garantizar la planeación, ejecución y control oportuno de los mantenimientos preventivos y correctivos.

En este contexto, si bien se evidencian avances en la gestión del mantenimiento del parque automotor, resulta necesario continuar fortaleciendo la implementación del procedimiento y el seguimiento a las acciones de mejora, a fin de asegurar el cumplimiento integral del Paso 17 del PESV y mitigar los riesgos asociados a fallas mecánicas y condiciones inseguras de los vehículos institucionales.

5.11. Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas

Se evidenció que la UAECOB tiene adoptado el procedimiento GT-PR32 – Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de los Riesgos, versión 06 del 27/05/2022 el cual incorpora el numeral 8. Gestión del Cambio como parte de su estructura metodológica.

No obstante, se observó que dicho procedimiento se encuentra actualmente en revisión, razón por la cual no se evidencian aún criterios formalmente aprobados que permitan evaluar de manera sistemática los impactos que puedan generar los cambios internos y externos en la seguridad vial de la organización. Entre estos cambios se incluyen, entre otros, la incorporación de nuevas rutas, nuevas tecnologías para vehículos o equipos, modificaciones normativas, nuevos clientes, así como la introducción de nuevos productos y servicios.

En este sentido, se hace necesario aprobar los ajustes al procedimiento GT-PR32, de manera que se establezcan lineamientos claros para la identificación, análisis y gestión de los impactos derivados de cambios planeados y no planeados, previo a su implementación. La ausencia de estos criterios limita la capacidad de la entidad para anticipar riesgos y prevenir consecuencias adversas en la seguridad vial, particularmente en escenarios que impliquen variaciones en la operación, el entorno o la contratación.

La formalización de estos ajustes permitirá fortalecer la gestión del riesgo vial institucional y asegurar el cumplimiento integral del Paso 18 del PESV, tanto en lo relacionado con la gestión del cambio como con la adecuada gestión de contratistas.

5.12. Paso 19. Archivo y retención documental

La UAECOB tiene adoptada la Guía GR-GA01 – Organización de Documentos de Archivo de Gestión y Transferencias Documentales Primarias, versión 03 del 22/09/2022 la cual establece lineamientos generales para la organización, conservación y transferencia de la documentación institucional.

No obstante, se observó la necesidad de definir lineamientos específicos relacionados con la documentación que soporta la implementación y ejecución del PESV, con el fin de asegurar su adecuada identificación, legibilidad, accesibilidad, conservación y protección contra daño o pérdida. Lo anterior resulta relevante considerando que la información asociada al PESV es producida y gestionada por diferentes áreas de la entidad, y que una parte significativa de los documentos se encuentra en formatos electrónicos.

En este sentido, se recomienda fortalecer la gestión documental del PESV mediante la definición de criterios claros para la clasificación, almacenamiento, custodia y control de los documentos, asegurando su integridad y disponibilidad como soporte de las actividades desarrolladas y del cumplimiento de los requisitos del PESV.

ETAPA DE SEGUIMIENTO

5.13. Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV

La UAECOB tiene adoptados los catorce (14) indicadores definidos para la medición y seguimiento del desempeño en seguridad vial.

Se observó que las áreas responsables realizan el reporte de los indicadores conforme a la periodicidad establecida, y que la Subdirección Logística efectúa la validación de la información reportada, así como de las evidencias de soporte, lo cual contribuye a asegurar la confiabilidad y consistencia de los datos. Se avanza en la fase 3 de implementación de mecanismo para reporte de los indicadores.

5.14. Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros

Se evidenció que la Subdirección de Gestión Corporativa, a través del Contratista de Seguros, realiza la entrega mensual de informes de siniestros, lo cual permite contar con información periódica sobre los eventos ocurridos.

No obstante, se observó que no se cuenta con la documentación formal de un registro estadístico consolidado de los siniestros viales, que permita su análisis estructurado conforme a los lineamientos del PESV. En particular, no se evidenció la diferenciación de los siniestros de acuerdo con la gravedad del evento y el nivel de pérdida, ni la separación entre siniestros asociados a desplazamientos laborales y aquellos correspondientes a desplazamientos cotidianos o no laborales.

Asimismo, no se identificó evidencia de un análisis integral de los resultados de la siniestralidad vial, que incluya la evaluación de tendencias, el análisis de correlación espacial y temporal, ni la identificación de causas inmediatas y causas raíz de los siniestros viales que involucren tanto a colaboradores como a contratistas de la organización.

Estas situaciones limitan la capacidad de la entidad para contar con información analítica que soporte la toma de decisiones, la definición de acciones preventivas y correctivas, y el fortalecimiento de la gestión del riesgo vial, aspectos fundamentales para el cumplimiento integral del Paso 21 del PESV.

5.15. Paso 22. Auditoría anual

La UEACOB ha incorporado la evaluación del PESV dentro de su Plan Anual de Auditorías Basado en Riesgos, en cumplimiento del rol de Evaluación y Seguimiento asignado a la Oficina de Control Interno.

En el marco del Plan Anual de Auditorías para la vigencia 2024, aprobado el 26 de diciembre de 2023 por el Comité de Coordinación de Control Interno, se realizó seguimiento al PESV, cuyo periodo de evaluación comprendió las acciones ejecutadas entre el 2 de enero de 2024 y el 30 de noviembre de 2024 por la entidad.

Asimismo, en el Plan Anual de Auditorías Basado en Riesgos para la vigencia 2025, aprobado el 18 de diciembre de 2024 por el Comité de Coordinación de Control Interno, se programó y ejecuta el seguimiento al PESV, con un periodo de evaluación comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 30 de septiembre de 2025.

Lo anterior evidencia que la entidad ha dado cumplimiento al requisito de realizar auditorías periódicas al PESV, permitiendo evaluar el avance, la efectividad de las acciones implementadas y la identificación de oportunidades de mejora para fortalecer la gestión de la seguridad vial institucional.

6. CUADRO RESUMEN DE HALLAZGOS

No.	DESCRIPCIÓN HALLAZGO	CRITERIO
1	<p><i>Incumplimiento en la operación y formalización del Comité de Seguridad Vial (Paso 2 del PESV)</i></p> <p>Se estableció que no existe soporte de la suscripción del acta de reunión correspondiente a la primera sesión ordinaria, incumpliendo lo dispuesto en el Artículo Décimo Primero de la Resolución 1333 de 2023, el cual establece que:</p> <p><i>“El (la) Secretario(a) del Comité de Seguridad Vial deberá elaborar y remitir las actas para revisión y estudio por parte de los miembros del Comité dentro de los tres (03) días hábiles siguientes a la realización de la sesión. En el evento que, el (la) Secretario(a) no reciba comentarios u observaciones sobre el contenido del acta dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes a la fecha de la remisión, se entenderá aprobada y se procederá a firmarla por parte de los integrantes del Comité.”</i></p> <p>La ausencia de evidencia del acta impide verificar las decisiones adoptadas, los compromisos adquiridos y el cumplimiento del procedimiento formal definido para el funcionamiento del Comité de Seguridad Vial.</p> <p>Adicionalmente, según lo establecido en el Artículo Octavo de la Resolución 1333 de 2023, el Comité de Seguridad Vial debe reunirse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ordinariamente: como mínimo una vez cada tres (3) meses. • Extraordinariamente: cuando sea requerido por alguno de sus miembros. • Las sesiones ordinarias deben programarse conforme al calendario establecido en la última sesión ordinaria. <p>Sin embargo, se verificó que:</p>	Artículo décimo primero de la resolución 1333 de 2023

No.	DESCRIPCIÓN HALLAZGO	CRITERIO
	<ul style="list-style-type: none"> Durante los primeros nueve meses de 2025, únicamente se consolidó una sesión, aun cuando contó con múltiples citaciones interrumpidas. No existe evidencia de un cronograma formal de sesiones ordinarias, tal como lo exige la normativa. La frecuencia de reuniones no cumple el mínimo trimestral exigido para el adecuado funcionamiento del Comité. 	

7. RECOMENDACIONES

- Fortalecer la operación del Comité de Seguridad Vial, garantizando:
 - La programación y aprobación de un cronograma anual de sesiones ordinarias.
 - El cumplimiento de la periodicidad mínima trimestral.
 - La elaboración, aprobación y suscripción oportuna de las actas, conforme a la Resolución 1333 de 2023, asegurando la trazabilidad de decisiones y compromisos.
- Priorizar la ejecución de las actividades pendientes del Plan Anual de Trabajo del PESV 2025, mediante el ajuste de cronogramas, la definición de responsables y el seguimiento periódico, con el fin de mitigar el riesgo de incumplimiento al cierre de la vigencia.
- Ampliar la cobertura del Plan Anual de Formación en Seguridad Vial, asegurando la participación obligatoria de: Maquinistas operativos y Conductores contratistas y personal con mayor exposición al riesgo vial, fortaleciendo así la estandarización de competencias y la seguridad operacional.
- Documentar e implementar procedimientos formales relacionados con: Requisitos de contratación en seguridad vial; Evaluación anual del comportamiento de los colaboradores; Planificación de desplazamientos laborales y extramurales; Investigación interna de siniestros viales; Gestión del cambio con enfoque en seguridad vial; Registro y análisis estadístico de siniestros viales.
- Consolidar un sistema de registro y análisis de siniestralidad vial, que permita: Diferenciar siniestros por gravedad y nivel de pérdida; Separar desplazamientos laborales y no laborales; Analizar tendencias, correlación espacial y temporal, y causas raíz; como insumo para la toma de decisiones preventivas y correctivas.
- Fortalecer la gestión documental del PESV, definiendo lineamientos específicos para la organización, custodia y protección de los documentos físicos y electrónicos

que soportan su implementación, garantizando su integridad, accesibilidad y disponibilidad.

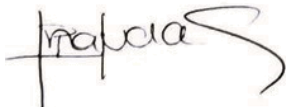
- Dar continuidad al seguimiento de las acciones de mejora derivadas de auditorías anteriores y del presente informe, articulando los resultados del seguimiento del PESV con el Plan de Mejoramiento Institucional, a fin de asegurar la mejora continua de la gestión de la seguridad vial.

8. CONCLUSIONES

- La UAECOB cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV aprobado, vigente y alineado con la Resolución 40595 de 2022, así como con una política de seguridad vial y procedimientos asociados que evidencian un marco normativo y documental formal para la gestión de la seguridad vial institucional.
- Con corte al 30 de septiembre de 2025, el Plan Anual de Trabajo del PESV presenta un avance del 67,20 %, lo que refleja un nivel de ejecución significativo; sin embargo, aún se encuentran actividades pendientes por ejecutar que requieren fortalecimiento en la planeación operativa, seguimiento y articulación entre dependencias para garantizar el cumplimiento integral al cierre de la vigencia.
- Se identificaron debilidades reiteradas en la operación del Comité de Seguridad Vial (Paso 2 del PESV), relacionadas con el incumplimiento de la periodicidad mínima de las sesiones, la inexistencia de un cronograma anual y la ausencia de actas debidamente suscritas. Esta última situación, que se ha presentado de manera recurrente en seguimientos anteriores, que constituye un hallazgo que afecta la gobernanza del PESV, limita la adecuada toma de decisiones y debilita el seguimiento estratégico a la gestión del riesgo vial institucional.
- En materia de competencia y formación (Paso 10), la entidad ejecutó actividades de capacitación pertinentes y alineadas con los contenidos del PESV; no obstante, se evidenció baja cobertura del personal con mayor exposición al riesgo, particularmente maquinistas operativos y conductores contratistas, lo que puede impactar la estandarización de competencias y la seguridad operacional.
- Los pasos relacionados con responsabilidad y comportamiento (Paso 11), planificación de desplazamientos laborales (Paso 15), investigación de siniestros (Paso 13), gestión del cambio (Paso 18) y registro y análisis estadístico de siniestros (Paso 21) presentan avances parciales o vacíos en su formalización documental, lo que limita la capacidad institucional para anticipar, analizar y mitigar los riesgos viales de manera integral.
- En general, el PESV de la UAECOB se encuentra en fase de implementación, con avances técnicos relevantes; no obstante, persisten brechas en la formalización,

seguimiento y control de algunos pasos críticos, que deben ser atendidas para garantizar la sostenibilidad, eficacia y cumplimiento integral del Plan.

Cordialmente,

EQUIPO AUDITOR	
Nombre(s): Lina Lucia Gómez Gómez	Firma(s): 

JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO	
Nombre: Jaime Hernando Arias Patiño	Firma: 