

**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL**

GR-PL05

**TABLA DE CONTENIDO**

[1. RESPONSABLE 2](#_Toc185513683)

[3. OBJETIVOS 6](#_Toc185513684)

[3.1. OBJETIVO GENERAL 6](#_Toc185513685)

[**3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS** 6](#_Toc185513686)

[4. ALCANCE 6](#_Toc185513687)

[5. DEFINICIONES 8](#_Toc185513688)

[6. DIAGNÓSTICO 9](#_Toc185513689)

[7. PROGRAMA 10](#_Toc185513690)

[**FASE 1. Planificación del PESV** 10](#_Toc185513691)

[**Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV** 10](#_Toc185513692)

[**Paso 2. Comité de seguridad vial** 10](#_Toc185513693)

[**Paso 3. Política de seguridad vial de la entidad** 10](#_Toc185513694)

[**Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo** 10](#_Toc185513695)

[**Paso 5. Diagnóstico** 11](#_Toc185513696)

[**Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos** 14](#_Toc185513697)

[**Paso 7. Objetivos y metas del PESV** 15](#_Toc185513698)

[**Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño** 16](#_Toc185513699)

[**FASE 2. Implementación y ejecución del PESV** 16](#_Toc185513700)

[**Paso 9. Plan anual de trabajo** 16](#_Toc185513701)

[**Paso 10. Competencia y plan anual de formación** 17](#_Toc185513702)

[**Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro** 18](#_Toc185513703)

[**Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales** 19](#_Toc185513704)

[**Paso 13. Investigación interna de siniestros viales** 19](#_Toc185513705)

[**Paso 14. Vías seguras administradas por la Organización** 19](#_Toc185513706)

[**Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales** 19](#_Toc185513707)

[**Paso 16. Inspección de vehículos y equipos** 20](#_Toc185513708)

[**Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos** 20](#_Toc185513709)

[**Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas** 21](#_Toc185513710)

[**Paso 19. Archivo y retención documental** 21](#_Toc185513711)

[**FASE 3. Seguimiento por la Organización** 21](#_Toc185513712)

[**Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV** 21](#_Toc185513713)

[**Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales** 21](#_Toc185513714)

[**Paso 22. Auditoria anual** 21](#_Toc185513715)

[**FASE 4. Mejora Continua del PESV** 22](#_Toc185513716)

[**Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas** 22](#_Toc185513717)

[**Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación** 22](#_Toc185513718)

[8. ALINEACIÓN CON LOS PILARES ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES 22](#_Toc185513719)

[9. METAS - INDICADOR 22](#_Toc185513720)

[10. DOCUMENTOS RELACIONADOS 23](#_Toc185513721)

11. CONTROL DE CAMBIOS……………………………………………………...……………………………25

12. CONTROL DE FIRMAS………………………………………………………………..……………………26

**LISTADO DE TABLAS**

[Tabla 1. Clasificación para la implementación del PESV. 7](#_Toc183362931)

[Tabla 2. Resultado de Diagnóstico inicial del PESV a corte de enero del 2024. 11](#_Toc183362932)

[Tabla 3. Inventario de Estaciones UAECOB. 12](#_Toc183362933)

[Tabla 4. Capacitaciones asociadas al PESV 2024. 13](#_Toc183362934)

[Tabla 5. Resultado de Diagnóstico inicial del PESV a corte de mayo de 2023. 14](#_Toc183362935)

[Tabla 6. Listado de indicadores del PESV 15](#_Toc183362936)

[Tabla 7. Nombre de indicadores del PESV. 22](#_Toc183362937)

**LISTADO DE ILUSTRACIONES**

[Ilustración 1. Estructura Organizacional UAE Cuerpo Oficial de Bomberos 8](#_Toc185514427)

[Ilustración 2. Plan de trabajo PESV 2024 17](#_Toc185514428)

# RESPONSABLE

La Unidad Administrativa del Cuerpo Oficial de Bomberos, en adelante la UACOB, mediante la Resolución 20223040040595 de 2022, se encuentra obligada a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, por lo cual, bajo la responsabilidad de la Subdirección Logística, se realiza dicha implementación, orientando a las Oficinas y Subdirecciones sobre las responsabilidades que se encuentran a su cargo con miras a dar cumplimiento a la normatividad legal asociada.

1. **INTRODUCCION**

En el mes de julio de 2015, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS DE BOGOTÁ D.C. elaboró el Plan Estratégico de seguridad vial, vigencia 2016 - 2017 creando el Comité de Seguridad Vial, estableciendo sus funciones, roles, responsabilidades, reglamentando todo lo relacionado a la política de seguridad vial, sus objetivos, líneas de acción y seguimiento y control.

Mediante el Radicado N° SDM-DSVCT-139519-15 del 28 de octubre de 2015, se evidenció por parte de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la Secretaria Distrital de Movilidad, que el Plan Estratégico de Seguridad Vial propuesto por la UAECOB cumplía con las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 como también, el equipo de trabajo dispuesto para la conformación del Comité de Seguridad Vial representado por 39 funcionarios de la entidad.

Por medio de la Resolución N° 551 de 2017 suscrita por el director de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS DE BOGOTÁ D.C., se adoptó y oficializó la política del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV - en la cual, la entidad se comprometió a orientar esfuerzos que facilitaran la generación de una cultura vial integral con el objetivo de disminución de incidentes y accidentes de tránsito en el desarrollo de las operaciones misionales.

Posteriormente, a través del Radicado N° SDM-DSVCT-57369-18 del 26 de marzo de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad en cumplimiento de lo estipulado en el Decreto N° 2851 de 2014 realizó la verificación a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial  PESV - de la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá – UAECOB - evidenciando que se atendieron las observaciones planteadas para el cumplimiento de dicho plan con vigencia 2015-2017 dando su aval y el cual se encuentra vigente.

Que no obstante el cumplimiento de las observaciones, la Secretaría invitó a la entidad a realizar la actualización del plan correspondiente al período 2018-2020.

En línea con lo anterior, respecto a la identificación de los actores y riesgos viales la legislación colombiana, ha emitido una serie de lineamientos desde el 2011 a la fecha, los cuales la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá – UAECOB identifica de la siguiente manera:

A partir del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019 “Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública” dispuso acerca del diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial lo siguiente:

“Artículo 12. Modificado por el Decreto número 2106 de 2019, artículo 110. Diseño, implementación y verificación del Plan estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función”

Posteriormente, en el Decreto 2851 de 2013 “Por el cual se reglamentan los artículos 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”, en su capítulo IV de “Planes Estratégicos de las Entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial” determina que los Planes estratégicos de Seguridad Vial adoptados por las entidades, organizaciones o empresas deberá adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-  2016 o al documento que lo modifique o sustituya, adaptándose a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Mediante la Resolución N° 0001565 de 2014 del Ministerio de Transporte, se expidió “la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”. Dicha Guía Metodológica en su Numeral 7.1 de Conformación del Equipo de Trabajo señala que "El primer paso es la conformación de un equipo de trabajo, cuya iniciativa de creación debe ser liderada por la persona o personas que dirigen y controlan la organización”; así mismo, se estableció la obligación de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado la creación de un Comité de Seguridad Vial que diseñe, defina, programe y gestione todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013.

El artículo 2.3.2.3.2. del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, establece que las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte;

El artículo 1º. de la Ley 2050 de 2020 "Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito" asignó la responsabilidad de la verificación de la implementación de los planes:

“La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue”;

En virtud de lo contemplado en el artículo 6º de la Ley 2050 de 2020, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.

Mediante el artículo 7.2.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, se adopta la Metodología para el diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

La Resolución 841 de 2015, la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos ajustó el manual de funciones y competencias laborales para los empleados de planta de empleos de la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos, determinado que dentro de las funciones asignadas al Profesional Especializado de la Subdirección de Logística deberá “(3) Implementar el plan estratégico de seguridad vial, conforme a la normatividad vigente, y procedimientos establecidos”

Por último, el pasado mes de julio de 2022, el Ministerio de Transporte emitió la Resolución 20223040045295 mediante el cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial la cual está diseñada bajo el ciclo PHVA con el fin de ser integrada al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo vigente para las organizaciones de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1072 del 2015. Conforme a lo anterior, se hace necesario actualizar y reorganizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial con el fin de dar cumplimiento a la nueva normatividad y a los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, garantizando el diseño y la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptando los 24 pasos como metodología para el diseño, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Unidad Administrativa Especial del Cuerpo Oficial de Bomberos (UACOB).

A partir de abril de 2023, la Unidad Administrativa Especial del Cuerpo Oficial de Bomberos (UACOB), a través de la Subdirección Logística, inició la aplicación del diagnóstico inicial del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Este diagnóstico reveló un nivel de implementación del 7%. Ante estos resultados, se definieron e implementaron las medidas necesarias para avanzar en la implementación y cumplir con la normatividad aplicable.

Con base en los resultados obtenidos, se generó una propuesta de plan de trabajo con el objetivo de mejorar rápidamente el nivel de implementación del PESV. Este plan fue ejecutado desde mayo hasta diciembre de 2023, con el fin de alcanzar los objetivos establecidos y asegurar el cumplimiento de los estándares de seguridad vial.

Por otro lado, la Unidad Administrativa Especial del Cuerpo Oficial de Bomberos (UACOB) estableció la Resolución 1333 de 2023, por medio de la cual se derogaron las resoluciones Nos. 551 de 2017 y 629 de 2018 y se dictaron otras disposiciones, que tiene por objeto: “Crease el Comité de Seguridad Vial, cuyo objeto es aprobar el diseño y verificar el cumplimiento de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS DE BOGOTÁ D.C. (UAECOB).”. Además, emitió la Resolución 1688 de 2023, por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución No. 1333 de 2023, el cual modifico parcialmente la conformación del Comité de Seguridad Vial.

En vista de lo anterior, el 20 de noviembre de 2023, se desarrolló la primera sesión ordinaria del comité de seguridad vial, dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 1333 de 2023 y la Resolución 1688 de 2023.

# OBJETIVOS

# 3.1. OBJETIVO GENERAL

Definir las acciones necesarias para alcanzar los propósitos en materia de prevención de incidentes y accidentes de tránsito e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, a través de la planeación, ejecución y monitoreo de estrategias alineadas con la normatividad legal aplicable, garantizando la seguridad y el bienestar del personal operativo y administrativo del Cuerpo de Bomberos.

## **3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS**

* **Fomentar una cultura de prevención de incidentes y accidentes de tránsito** para que los integrantes de la entidad adopten prácticas seguras de movilidad, a través de campañas de sensibilización, capacitación y comunicación efectiva.
* **Implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial** para que se garantice el cumplimiento de la normatividad vigente y la promoción de un entorno vial seguro, a través de la planificación, ejecución y seguimiento de las acciones definidas en el plan.
* **Involucrar a las oficinas y Subdirecciones de la Entidad en la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial** para que se logre un trabajo articulado y efectivo, a través de la asignación de responsabilidades claras, espacios de capacitación y el monitoreo conjunto de las metas propuestas.
* **Contribuir a la disminución de siniestros viales** para que se reduzcan los riesgos asociados a la movilidad de los integrantes de la entidad, a través de la aplicación de estrategias preventivas, el análisis de datos y la mejora continua de las acciones implementadas.

# ALCANCE

La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitió el Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo comprendido entre el año 2022 y 2031, para salvaguardar la vida de los diferentes actores viales. Dicho Plan es el instrumento a través del cual se definen los objetivos, acciones y estrategias necesarias para reducir las víctimas de siniestros viales. Específicamente, se definen las metas y objetivos adoptados por el país en materia de reducción y la fatalidad y lesionados graves derivados de accidentes viales.

En cumplimiento de lo anterior, en el mes de julio de 2022, el Ministerio de Transporte emitió la Resolución No. 20223040040595, mediante el cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la cual aplica a las entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Para el diseño e implementación ubica a las entidades en uno de los siguientes tres niveles: básico, estándar o avanzado, de acuerdo con la misionalidad y tamaño. De acuerdo al nivel, se determinan los pasos aplicables a implementar respecto al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

* **Misionalidad 1:** Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.
* **Misionalidad 2:** Empresas dedicadas a actividad diferente al transporte.

Con respecto al tamaño de la organización, se define en función de lo siguiente:

* **Flota de vehículos automotores o no automotores:** número de vehículos puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de su misionalidad, bajo cualquier modalidad de vinculación.
* **Conductores contratados o administrados por la organización:** número de personas vinculadas que utilizan un vehículo automotor al servicio de la organización vinculado por cualquier modelo de contratación.

La ubicación de la organización en alguno de los niveles de diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se muestra así:

Tabla 1. Clasificación para la implementación del PESV.



Fuente: Ministerio de Transporte

A partir de lo anterior se concluye que la UAECOB debe aplicar el nivel de implementación avanzado. Conforme a lo anterior, se hizo necesario actualizar y reorganizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial con el fin de dar cumplimiento a dicha normatividad y a los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, garantizando el diseño y la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptando los 24 pasos como metodología para su diseño, implementación y seguimiento.

La UACOB, asignó a la Subdirección Logística para liderar la implementación de dicho plan, orientando y alineando a las Oficinas y Subdirecciones; no obstante, la implementación del PESV es transversal a las oficinas y Subdirecciones de la estructura organizacional de la UAECOB, como se muestra a continuación.

Ilustración 1. Estructura Organizacional UAE Cuerpo Oficial de Bomberos



Fuente: Página web UACOB.

La Subdirección logística desarrolló de forma inicial el autodiagnóstico del PESV y sobre dichos resultados estructuró el plan de trabajo para la implementación, el cual fue socializado con las oficinas y Subdirecciones de la entidad y sobre este ha venido realizando los seguimientos pertinentes con el fin de orientar y avanzar en su cumplimiento, producto del cual se elabora el presente documento, el cual contiene los avances que se han tenido a la fecha.

# DEFINICIONES

* **ACCIDENTE DE TRÁNSITO “IN ITINERE”.** Aquel que se produce en el trayecto del domicilio del trabajador a su puesto de trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones temporales en el desplazamiento de entrada o salida al trabajo y que se emplee el itinerario habitual.
* **ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN MISIÓN.** El que sufre el trabajador dentro de su jornada laboral, al desplazarse fuera de las instalaciones de la entidad para cumplir su misión. • Accidente de tránsito. Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT,2002).
* **ANSV.** Agencia Nacional de Seguridad Vial
* **CNTT.** Código Nacional de Tránsito Terrestre.
* **CONDUCTOR.** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
* **LICENCIA DE CONDUCCIÓN.** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, que autoriza a una persona para la conducción de vehículos automotores con validez en todo el territorio nacional.
* **MOTOCICLISTA.** Conductor de motocicleta.
* **PEATÓN.** Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).
* **PESV-PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.** Es el instrumento de planificación que, consignado en un documento, contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y, de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
* **RUNT:** Es el sistema en línea que “centraliza, registra, actualiza y valida información del sector de tránsito y transporte del país”.
* **SEGURIDAD VIAL.** Entiéndase por seguridad vial 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. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a víctimas.
* **SGSST.** Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, por medio del cual se busca anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud del personal.
* **SIMIT:** Es el repositorio centralizado en Colombia donde se acumulan datos sobre multas y sanciones de tránsito proporcionados por las Autoridades de Tránsito Territoriales.
* **SOAT.** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
* **VEHÍCULO.** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.
* **UAECOB.** Unidad Administrativa del Cuerpo Oficial de Bomberos

# DIAGNÓSTICO

Durante los meses de mayo y junio de 2023, la UAECOB desarrolló el diagnóstico inicial del Plan Estratégico de Seguridad Vial, basado en los requisitos establecidos en la Resolución 20223040045295 de julio de 2022. Por otro lado, se adelantó una segunda autoevaluación en el mes de enero del 2024; dichos resultados se presentan en el presente documento, en el numeral 7. Programas, proyectos, actividades o tareas; I. FASE 1. Planificación del PESV; Paso 5. Diagnóstico.

# PROGRAMA

La Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se establece en cuatro (4) fases y cada una de estas tiene una serie de pasos, en total suman 24. A continuación se describen cada una de estas.

## **FASE 1. Planificación del PESV**

### **Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV**

La asignación del líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la UAECOB se encuentra definida a través de la Resolución 1333 del 25 de octubre del 2023 de la Entidad; en ella, se encuentran definidas las funciones, responsabilidades y competencias de dicho líder.

Por otro lado, la UAECOB, ha designado como presidente del comité de seguridad vial a la subdirección de gestión humana, con el fin de articular el Plan Estratégico de Seguridad Vial con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST de la Entidad.

### **Paso 2. Comité de seguridad vial**

En la UAECOB se ha conformado el Comité de Seguridad Vial a través de la Resolución 1688 del 2023 la cual modificó la resolución 1333 del 25 de octubre del 2023 de la Entidad en su artículo tercero “Integrantes del comité de seguridad vial”, en el que se excluye al (la) Jefe de Control Interno o su delegado (a) como miembro y/o integrante permanente del Comité́ de Seguridad Vial, aclarando que su participación y rol en el comité́ será́ como invitado(a), lo anterior conforme al parágrafo del artículo 12 de la Ley 87 de 1993 *"Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones"* establece respecto las funciones de los auditores internos que “ en ningún caso, podrá el asesor, coordinador, auditor interno o quien haga sus veces, participar en los procedimientos administrativos de la Entidad a través de autorizaciones o refrendaciones”.

Por otra parte, en dicha resolución se han definido las funciones y responsabilidades de los integrantes del Comité de Seguridad Vial y la metodología para sesionar. Los integrantes del comité de seguridad vial han sido designados por la Dirección de la UAECOB, garantizando que dichos integrantes tuviesen poder de decisión. Ver resolución 1333 del 25 de octubre del 2023.

### **Paso 3. Política de seguridad vial de la entidad**

La Política UAECOB ha sido definida a través del documento GR-PO04. Política de seguridad vial, la cual fue aprobada por el Comité de Gestión y Desempeño y luego fue revisada y aprobada por parte del Comité de Seguridad Vial en el mes de noviembre de 2023.

### **Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo**

La UAECOB ha demostrado liderazgo, compromiso y corresponsabilidad con el Plan Estratégico de Seguridad Vial a través de la definición de la Política y los Objetivos del PESV; del desarrollo del programa de capacitación, el cual tiene como objetivo promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía; a través del suministro de los recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial; a través de la adquisición de vehículos equipos, repuestos y servicios, teniendo en cuenta el cumplimiento de los requerimientos necesarios para el Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo a la normatividad vigente; con el seguimiento a los contratistas garantizando el cumplimiento de los requisitos en seguridad vial; a través del cumpliendo de las acciones y estrategias definidas en el plan anual de trabajo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, a través de la ejecución de las reuniones del comité de seguridad vial de acuerdo a las periodicidad requerida; y a través de la atención oportuna de información por parte de las entidades de control aplicables.

### **Paso 5. Diagnóstico**

La UACOB, a través de la Subdirección Logística de la Entidad, efectuó el Diagnóstico y evaluación inicial del Plan Estratégico de Seguridad Vial durante los meses de abril y mayo de 2023, generando el Diagnóstico inicial del PESV con el uso de un instrumento diagnóstico, garantizando el cumplimiento de los 24 pasos citados en el anexo de la Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022.

Tabla 2. Resultado de Diagnóstico inicial del PESV a corte de enero del 2024.

|  |
| --- |
| **RESOLUCIÓN 20223040040595 de 2022**  |
| **PASO** | **REQUISITOS** | **% CUMPLIMIENTO** |
| **FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV** |
| 1 | Líder del diseño e implementación del PESV | 100% |
| 2 | Comité de Seguridad Vial | 100% |
| 3 | Política de Seguridad Vial | 100% |
| 4 | Liderazgo, Compromiso y Corresponsabilidad del nivel directivo. (se evalúan 9 componentes) | 61% |
| 5 | Diagnóstico (se evalúan 8 componentes) | 66.25% |
| 6 | Caracterización, evaluación y control de riesgos (se evalúan 6 componentes) | 30% |
| 7 | Objetivos y metas del PESV (se evalúan 3 componentes) | 10% |
| 8 | Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (se evalúan 10 componentes) | 10% |
| **FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV** |
| 9 | Plan Anual de Trabajo (Se evalúan 2 componentes) | 50% |
| 11 | Responsabilidad y comportamiento seguro. (Se evalúan 11 componentes) | 24% |
| 12 | Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales(Se evalúan 8 componentes) | 20% |
| 13 | Investigación interna de siniestros viales. (Se evalúan 5 componentes) | 0% |
| 14 | Vías seguras administradas por la organización. (Se evalúan 2 componentes) | 30% |
| 15 | Planificación de desplazamientos laborales | 0% |
| 16 | Inspección de vehículos y equipos. (Se evalúan 3 componentes) | 100% |
| 17 | Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos(Se evalúan 8 componentes) | 87,5% |
| 18 | Gestión del cambio y gestión de contratistas. (Se evalúan 15 componentes) | 0% |
| 19 | Archivo y retención documental (Se evalúan 5 componentes) | 0% |
| **FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN** |
| 20 | Indicadores y reporte de autogestión PESV. (Se evalúan 30 componentes) | 37% |
| 21 | Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Se evalúan 2 componentes) | 0% |
| 22 | Auditoría Anual. (Se evalúan 2 componentes) | 40% |
| **FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV** |
| 23 | Mejora continua, acciones preventivas y correctivas | 0% |
| 24 | Mecanismos de comunicación y participación. (Se evalúan 7 componentes) | 57.14% |
| **CALIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO** | **40%** |

Fuente: Elaboración propia UAECOB

Como resultado, se concluyó que la UACOB cuenta con un nivel de avance del **40%** de nivel de cumplimiento frente a los 24 pasos citados en el anexo de la Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022.

Para revisar con mayor detalle cada uno de los componentes evaluados, ver anexo 1. Autodiagnóstico 2024.

Tabla 3. Inventario de Estaciones UAECOB.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ESTACIÓN** | **DIRECCIÓN** | **UBICACIÓN** |
| Chapinero | Carrera 9a Nº 61-77 | B1 |
| Puente Aranda | Calle 20 Nº 68 A 06 | B4 |
| Fontibón | Calle 17 Nº 96 G 64 | B6 |
| Ferias | Calle 77a Nº 77-28 | B7 |
| Suba | Carrera 92 Nº 143-23 | B12 |
| Caobos Salazar  | Carrera 14 B Nº146-05 | B13 |
| Bicentenario | Carrera 55 Nº 167-51 | B14 |
| Garces navas | Carrera 110 Nº 77-24 | B15 |
| Central | Calle 11 Nº20 A10 | B2 |
| Restrepo | Av Car 27 Nº 19 S-25 | B3 |
| Kennedy | Cra 79 Nº 41d 20sur | B5 |
| Bosa | Calle 63sur Nº 80 K15 | B8 |
| Bellavista | Calle 41b N°15 Este-09 | B9 |
| Marichuela | Carrera 115 Este N°41 B 08 Sur | B10 |
| Candelaria | Diagonal 62 Sur Nº 22 B 07 | B11 |
| Venecia | Carrera 49 Nº 48--02 Sur | B16 |
| Centro Histórica | Calle 9 Nº3-12 Este | B17 |
| Comando | Calle 20 No. 68ª - 06 | Comando |
| Predio La Alemana Academia | Carrera 20 Este # 90 Sur – 100 | Academia |
| Bodega almacén | Carrera 37 #75 – 69 sur - 19 | Arborizadora Alta |

Fuente: Elaboración propia UAECOB

En la actualidad y por medio de la lista de chequeo de prestaciones de servicios identificada bajo el código GJ-PR02-FT18, la Oficina Jurídica verifica que las Oficinas y Subdirecciones carguen los documentos de los contratistas que cumplirán sus servicios como conductores en los numerales 22 y 23 del Sistema de Contratación; siendo la documentación que se valida por parte de los abogados de contratación y la idoneidad para la prestación del servicio, es que la licencia de conducción se encuentre vigente, y en la consulta RUNT y del SIMIT no se le hayan impuesto comparendos y/o multas. Así mismo, es pertinente comunicar que las áreas desde la etapa precontractual estructuran en los estudios previos las obligaciones específicas para ejecutar la actividad de conducción y, una vez suscrito el contrato de prestación de servicios, en el clausulado se reflejan dichas obligaciones así:

• “Aplicar las normas y disposiciones de tránsito, cumpliendo con todos los reglamentos necesarios para su seguridad, la de las personas que transporte y del vehículo”.

• “Responder pecuniariamente por las infracciones "multas y/o comparendos" a las disposiciones legales de tránsito y movilidad cuando le sean imputables o en las que incurra en el desarrollo del objeto y/o las obligaciones contractuales en alguno de los vehículos propiedad de la Entidad”.

• “Mantener vigente la licencia de conducción y estar al día en pagos de comparendos registrados en el RUNT así como en el SIMIT”.

Durante el 2024 se programaron los temas de capacitación a ejecutar, alineados a los resultados del diagnóstico anual del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), los resultados de la encuesta de actores viales y los resultados de ejecución de los planes de formación anual; con lo anterior, se estableció el plan de formación anual. En el cual se incluyeron los temas de capacitación, tal y como se evidencia en la Tabla 4. Capacitaciones asociadas al PESV 2024.

Tabla 4. Capacitaciones asociadas al PESV 2024.

|  |  |
| --- | --- |
| **TEMA** | **MODALIDAD** |
| Normas de tránsito | Virtual |
| Límites de velocidad seguros | Virtual |
| Actores viales vulnerables y sus comportamientos seguros en la vía | Virtual |
| Manejo preventivo | Virtual |
| Prevención de la distracción | Virtual |
| Sensibilización presencial para todos los actores viales | Virtual |
| Hábitos de saludables asociados a la seguridad vial | Virtual |

Fuente: Elaboración propia UAECOB

**Antecedentes primera evaluación**

Es preciso tener en consideración los resultados del diagnóstico inicial efectuado durante el 2023.

Tabla 5. Resultado de Diagnóstico inicial del PESV a corte de mayo de 2023.

|  |
| --- |
| **RESOLUCIÓN 40595** |
| **PASO** | **REQUISITO** | **% CUMPLIMIENTO** |
| **FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV** |
| 1 | Líder del diseño e implementación del PESV | 0 |
| 2 | Comité de Seguridad Vial | 0 |
| 3 | Política de Seguridad Vial | 0 |
| 4 | Liderazgo, Compromiso y Corresponsabilidad del nivel directivo | 0,60% |
| 5 | Diagnóstico | 0,10% |
| 6 | Caracterización, evaluación y control de riesgos | 0 |
| 7 | Objetivos y metas del PESV | 0 |
| 8 | Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño | 0 |
| **FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV** |
| 9 | Plan Anual de Trabajo | 0,12% |
| 11 | Responsabilidad y comportamiento seguro | 0 |
| 12 | Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales | 0 |
| 13 | Investigación interna de siniestros viales | 0 |
| 14 | Vías seguras administradas por la organización | 0 |
| 15 | Planificación de desplazamientos laborales | 0 |
| 16 | Inspección de vehículos y equipos | 3,30% |
| 17 | Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos | 2,40% |
| 18 | Gestión del cambio y gestión de contratistas | 0 |
| 19 | Archivo y retención documental  | 0 |
| **FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN** |
| 20 | Indicadores y reporte de autogestión PESV | 0,10% |
| 21 | Registro y análisis estadístico de siniestros viales  | 0 |
| 22 | Auditoría Anual | 0 |
| **FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV** |
| 23 | Mejora continua, acciones preventivas y correctivas | 0 |
| 24 | Mecanismos de comunicación y participación | 0 |
| **CALIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO** | **7%** |

Fuente: Elaboración propia UAECOB

Como resultado se concluyó que la UACOB cuenta con un nivel de avance del **7%** de nivel de cumplimiento frente a los 24 pasos citados en el anexo de la Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022.

### **Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos**

La UACOB, a través de la Subdirección Logística, realizó la aplicación de la encuesta llamada “Identificación de actores Viales” con el fin de identificar los diferentes roles en la vía que ejercen los funcionarios directos y contratistas para sus desplazamientos en itinere y en misión. Dicha encuesta se aplicó a través de la plataforma Teams, desde el 28 de junio hasta el 29 de julio de 2023, contando con la participación de 470 funcionarios y contratistas. De aquí se obtuvo información relevante asociada al diagnóstico del PESV, como información sociodemográfica y principales riesgos en materia vial asociados a los actores viales que representan la prioridad en la entidad dentro de los trayectos en itinere o en misión.

Esta encuesta debe ser aplicada anualmente, con el fin de aportar en la estructuración del plan anual de trabajo del PESV, así como también del plan de formación anual y la actualización de la matriz de riesgos viales. Por otro lado, para el 2024, como avance, se reportan 402 encuestas aplicadas entre funcionarios y contratistas.

**Ver Anexo Informe Encuesta de Actores Viales 2024**

### **Paso 7. Objetivos y metas del PESV**

En línea con la política del Plan Estratégico de Seguridad Vial definido por la UACOB, definió el documento GR-PO04. Política de seguridad vial en su versión 01 del 1 de noviembre del 2023, la cual fue aprobada por el comité de gestión y desempeño en el mes de septiembre de 2023 y luego fue revisada y aprobada por parte del comité de seguridad vial en el mes de noviembre de 2023. En ella se definen los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial; así mismo, se definen los indicadores que permiten medir y cuantificar el nivel de cumplimiento de la política y los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

La Subdirección Logística desarrollará la construcción de batería de indicadores, así como también desarrollo la hoja de vida de los 13 indicadores, a través del formato GE-GA02-FT01 Ficha institucional de metadatos para indicadores, los cuales se alinearán al cumplimiento de los objetivos y política del PESV. Los indicadores que se deberán documentar se listan a continuación:

Tabla 6. Listado de indicadores del PESV

|  |  |
| --- | --- |
| **No.** | **INDICADORES PESV** |
| 1 | Tasa de Siniestros Viales por nivel de perdida |
| 2 | Costos Siniestros Viales por nivel de pérdida |
| 3 | Riesgos de Seguridad Vial identificados: RSVI. Gestión de Riesgos Viales |
| 4 | Cumplimiento Metas PESV |
| 5 | Cumplimiento de actividades plan anual PESV |
| 6 | % Exceso Jornadas Laborales Conductores |
| 7 | Cobertura Programa de Gestión Velocidad Empresarial |
| 8 | Excesos Límite de Velocidad Laboral |
| 9 | Inspecciones Diarias Preoperacionales |
| 10 | Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos |
| 11 | Cumplimiento plan de formación en seguridad vial |
| 12 | Cobertura plan de formación en seguridad vial |
| 13 | No Conformidades Auditoria Cerradas |

Fuente: Elaboración propia UAECOB

Todo lo anterior, orientado a la reducción de siniestros viales.

### **Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño**

La UAECOB diseñará los siguientes programas:

* Programa de gestión de la velocidad segura.
* Programa de prevención de la fatiga.
* Programa de prevención de la distracción.
* Programa de cero tolerancias de la conducción bajo efectos del alcohol y sustancias psicoactivas.
* Programa para la protección de actores viales vulnerables.

Dichos programas serán integrados con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo de la Entidad; además, las actividades allí definidas corresponden a los resultados obtenidos a partir de la encuesta de actores viales.

## **FASE 2. Implementación y ejecución del PESV**

### **Paso 9. Plan anual de trabajo**

El plan de trabajo es un documento estratégico que detalla las acciones, responsabilidades y plazos necesarios para alcanzar los objetivos del PESV durante el año 2024.

Teniendo en cuenta los resultados del diagnóstico del PESV efectuado en el mes de enero de 2024, se generó el diseño inicial del plan de trabajo del PESV 2024. Esta propuesta fue comunicada mediante oficio a las Subdirecciones y oficinas asociadas, con el objetivo de alinear los esfuerzos y recursos hacia el cumplimiento de los objetivos estratégicos de seguridad vial. Dicho plan fue socializado, validado y ajustado en conjunto con las diferentes dependencias. En las sesiones de revisión, cada dependencia designó a un responsable para el seguimiento y la ejecución del plan de trabajo, el cual se presenta a continuación:

Ilustración 2. Plan de trabajo PESV 2024



Fuente: Elaboración propia UAECOB

En resumen, el plan de trabajo del PESV cuenta con 70 actividades programadas para su ejecución durante la vigencia del 2024. Este fue presentado ante los integrantes del Comité de Seguridad Vial a través de la sesión ordinaria, celebrada el 5 de marzo de 2024.

Durante el mes de abril de 2024, se generó revisión y ajuste del plan de trabajo del Plan Estratégico de Seguridad Vial propuesto para el 2024, alineado a los resultados del diagnóstico del PESV aplicado durante el mes de enero de 2024, con las Subdirecciones y oficinas de la Entidad.

### **Paso 10. Competencia y plan anual de formación**

La UAECOB cuenta con un manual de funciones y competencias laborales para los funcionarios de la Entidad, el cual incluye los cargos y sus funciones, conocimientos, requisitos de formación académica y de experiencia de manera individual.

Por otro lado, para los contratistas, en los contratos se vinculan las funciones que desarrollará dicho contratista.

Por otro lado, establecerá la documentación de roles, en los que consignará la competencia para:

* Capacitadores planificadores de rutas.
* Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
* Auditor vial.
* Brigadistas.
* Investigadores internos de siniestros viales.
* Funcionarios y/o contratistas que conducen un vehículo para sus desplazamientos laboral.

De otro lado, la UAECOB, dentro de la Resolución 1333 del 25 de octubre del 2023, ha definido las funciones y responsabilidades de los roles integrantes del comité de seguridad vial y del líder del diseño e implementación del Plan Estratégico De Seguridad Vial, así como también del secretario y presidente del mismo.

Por otro lado, bajo la responsabilidad de la Subdirección de Gestión Humana, la UAECOB definió el programa de formación asociado a las necesidades del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual tuvo como foco a todos los funcionarios y contratistas, independiente de su rol en la vía y su tipo de desplazamientos (en itinere y en misión).

### **Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro**

Con el liderazgo de la Subdirección de Gestión Humana se definirá el procedimiento, a través del cual se vinculan los requisitos para la contratación de los conductores o aquellos funcionarios que realizarán desplazamientos laborales, el cual incluirá las pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos con énfasis en seguridad vial u otros requeridos.

Se tiene la siguiente identificación de roles que realizan labores de conducción de manera no rutinaria: Desplazamiento de personal de Subdirección corporativa - infraestructura con el objetivo de realizar inspecciones, ejecución de mantenimientos correctivos y/o preventivos; desplazamiento de personal de Subdirección corporativa - gestión documental para visitas a las estaciones por seguimiento de inventario documental, transferencias documentales y almacén para las tomas físicas de inventarios. Se utilizan vehículos de la entidad cuando realizan transporte de documentos o herramientas con vehículo de la Entidad. Los comandantes y tenientes hacen desplazamientos para visitar las estaciones; estos desplazamientos se realizan en las camionetas propias de la Entidad y se realizan comisiones de servicio (cuando realizan invitaciones a eventos) por parte de uniformados y personal de planta. Prensa realiza desplazamientos con el fin de cubrir eventos, con vehículo de la Entidad. Desde la Subdirección de Gestión Humana -SGSST hace desplazamientos ocasionales con vehículo de la Entidad realizando visitas a las diferentes estaciones. Por último, desde la Subdirección Logística los funcionarios y contratistas realizan desplazamiento a las estaciones con el fin de efectuar verificación de equipos de tipo menor, verificación de mantenimiento de vehículos y/o máquinas, desarrollo de capacitaciones, campañas, entre otros.

Por otro lado, bajo la responsabilidad de la Subdirección de Gestión Humana, se asignarán, documentarán y comunicarán las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial para todos los funcionarios y contratistas de la organización, las cuales contendrán:

* Reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales.
* La participación en capacitaciones de seguridad vial.
* El compromiso de los funcionarios y contratistas de la Entidad de cumplir la legislación y los lineamientos en seguridad vial.
* El reporte oportuno y veraz de condiciones de salud.

Por otro lado, se definirá el procedimiento que vinculará el mecanismo para evaluar el comportamiento de los funcionarios relacionado con la seguridad vial, el cual estará a cargo de la Subdirección de Gestión Humana – SGSST.

La estrategia definida por la Entidad para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de los funcionarios y contratistas se establecerá a través de los programas de gestión crítica y factores de desempeño.

### **Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales**

La UAECOB vinculó, en la metodología de Planes de emergencia del SGSST, las emergencias viales, por lo cual ha dado alcance en la tipología de tipos de emergencia tecnológica. Se involucraron las siguientes amenazas:

* Accidentes de tránsito internos.
* Accidentes de tránsito externos.
* Accidentes con mascotas y semovientes.
* Acciones inseguras de actores viales / exceso de velocidad / exceso de confianza / utilización de elementos distractores / sueño.
* Fallas del vehículo.
* Intensidad del tráfico.
* Estado de la infraestructura vial / falta de iluminación / falta de señalización.

Se desarrollaron los Planes de Emergencia, uno por cada estación; los mismos se encuentran en proceso de actualización para proceder con la elaboración de los Planes de Contingencia, acorde al resultado de la evaluación de vulnerabilidad, socialización y posterior planeación de simulacro integral.

### **Paso 13. Investigación interna de siniestros viales**

La Subdirección de Gestión Humana integrará en el GT-PR32 Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de los Riesgos, la metodología para el reporte e investigación interna de siniestros viales, así como también la creación y socialización de lecciones aprendidas.

### **Paso 14. Vías seguras administradas por la Organización**

La Subdirección de Gestión Corporativa – Infraestructura, en el Procedimiento de Mantenimiento Preventivo y Correctivo de las Vías Internas y Externas de la UAECOB, GR-PR36, establece las acciones y controles de los mantenimientos preventivos y correctivos para reducir las causas asociadas al parque automotor; de otro lado, ha definido el [GR-PR36-FT01 Formato Mantenimiento Preventivo y Correctivo de las Vías Internas y Externas de la UAECOB](https://www.bomberosbogota.gov.co/content/gr-pr36-ft01-formato-mantenimiento-preventivo-y-correctivo-las-v%C3%ADas-internas-y-externas-la), en el que se tiene definido el plan de mantenimiento para las estaciones de la entidad.

### **Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales**

Por el tipo de actividad, la Entidad no puede establecer planificación de desplazamientos laborales, sin embargo, la subdirección operativa, con el fin de asignar los recursos y realizar los desplazamientos de los vehículos operativos estableció el manual MN-PR18-MN01 Técnico de Coordinación y Comunicaciones en Emergencias, donde especifica las técnicas para la Coordinación y Comunicación en Emergencias, teniendo como marco de referencia el Sistema de Comando de Incidentes, los procedimientos de la Central de Coordinación y Comunicaciones y el árbol de servicios de la UAECOB, de esta manera se brinda la asignación de recursos y roles al personal operativo; la central de comunicaciones es la que recibe la información acerca de las emergencias que se puedan presentar en el Distrito; a partir del tipo de emergencia o ubicación de la misma asigna a una estación para la atención de la misma, de tal manera que esta se desplace y realice el cubrimiento y atención de la emergencia.

La Entidad, en cabeza de la Subdirección Operativa, deberá definir el mecanismo de control para los desplazamientos laborales no misionales, es decir, aquellos que se realizan por situaciones distintas a la atención de emergencias con las máquinas de la Entidad.

Para tal fin se definen los desplazamientos misionales y no misionales de la Entidad, de la siguiente forma:

**Desplazamientos misionales:** Son aquellos que realizan los bomberos en el cumplimiento de sus funciones específicas relacionadas con emergencias, y están documentadas en el procedimiento Código: MN-PR18, estos desplazamientos están directamente vinculados a la misión principal de la institución y son parte integral de su labor.

**Desplazamientos no misionales:** Estos desplazamientos que no son frecuentes son generalmente en vehículos livianos y sus desplazamientos son para cumplir actividades como reuniones administrativas, actividades logísticas, y mantenimiento de vehículos, entre otros.

### **Paso 16. Inspección de vehículos y equipos**

Se cuenta con el procedimiento revisión diaria del parque automotor GR-PR-16 versión 2, el cual se encuentra vinculado a la subdirección logística; dicho procedimiento inicia con la inspección física del vehículo por parte del responsable del vehículo, revisando el funcionamiento de sistemas primarios; en caso de identificar fallas o daños que requieran mantenimiento correctivo y se remite la solicitud de mantenimiento a la subdirección de Logística a través de la herramienta LOG+ para lo cual se cuenta con el GR-IN04 Instructivo Herramienta LOG+, en caso de requerir algún tipo de herramienta se cuenta con el procedimiento GR-PR30 Trámite de solicitudes Herramienta LOG+, los documentos anteriores, incluyen los requerimientos asociados al Plan estratégico de Seguridad Vial.

### **Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos**

Se cuenta con el procedimiento de mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor, GR-PR26 versión 2, el cual se encuentra vinculado a la Subdirección Logística; tiene como objetivo establecer las acciones y controles de los mantenimientos preventivos y correctivos para reducir las causas asociadas al parque automotor, incluyendo los requisitos asociados al Plan estratégico de Seguridad Vial.

Es importante resaltar que los mantenimientos preventivos y/o correctivos del parque automotor que excedan los montos de reparación autorizados se desarrollan por parte de los talleres externos contratados para tal fin y que cualquier necesidad de autorización se gestionará a través del comité de vehículos de la Entidad.

### **Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas**

Se realizará la integración con el SGSST de la metodología para la gestión del cambio desde el PESV, dando alcance a los cambios derivados de adquisición de nueva flota, nueva legislación en materia vial, nuevos servicios, entre otros.

Por otro lado, la UAECOB validará la necesidad de documentar un procedimiento para la gestión de contratistas con el objetivo de implementar las medidas y acciones que garanticen el cumplimiento de la política y objetivos del PESV, así como también la gestión de la seguridad vial por parte de dichos contratistas o terceros.

### **Paso 19. Archivo y retención documental**

La Oficina Asesora de Planeación facilita desde el Proceso de Fortalecimiento Institucional el Procedimiento Información Documentada - GE-PR01 y Guía de Elaboración y Control de Documentos- GE-PR01-GA01-V4, a través de los cuales permiten, mantener disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial

## **FASE 3. Seguimiento por la Organización**

### **Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV**

La Oficina Asesora de Planeación facilita desde el Proceso de Fortalecimiento Institucional la Guía para la elaboración y medición de indicadores, GE-GA02que permite hacer seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial,

La Subdirección Logística realizó la construcción de batería de indicadores, así como también desarrolló la hoja de vida de los 13 indicadores, a través del formato GE-GA02-FT01 Ficha institucional de metadatos para indicadores, los cuales, se alinearon al cumplimiento de los objetivos y política del PESV.

### **Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales**

Se realizará el análisis estadístico de los siniestros viales a través de los datos entregados por la Subdirección de Gestión Corporativa – Seguros, y suministrados por la aseguradora de la Entidad, con el fin de presentarse ante el Comité de Seguridad Vial, de acuerdo con la gravedad de los eventos, según el nivel de pérdida para la toma de decisiones a lugar y el involucramiento de los aspectos relevantes en el plan anual de trabajo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

### **Paso 22. Auditoria anual**

La Subdirección Logística realiza anualmente la autoevaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Los resultados de esta evaluación se utilizan como insumo principal para la elaboración del plan anual de trabajo, el cual constituye la base para la generación de los reportes requeridos por los Entes de Control. Asimismo, se establecerá la competencia de los auditores internos del PESV mediante la definición de roles, funciones y responsabilidades específicas, garantizando un enfoque estructurado y alineado con los objetivos estratégicos del plan.

Por otro lado, la Oficina de Control Interno incluyó en la programación anual de auditorías la verificación del cumplimiento e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, acorde a los lineamientos definidos en la normatividad aplicable.

## **FASE 4. Mejora Continua del PESV**

### **Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas**

La metodología para 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 Plan Estratégico de Seguridad Vial se encuentra documentada en el procedimiento PROD-GI-04 Acciones correctivas, preventivas y de mejora.

Por otro lado, la UAECOB, ha establecido los lineamientos para la formulación, presentación, implementación y seguimiento del plan de mejoramiento a través de la resolución 117 del 28 de marzo de 2012.

### **Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación**

Se definirán los mecanismos de comunicación y participación para:

1. Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la Entidad.
2. Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los funcionarios y/o contratistas de la Entidad.
3. Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
4. Promover en los funcionarios y/o contratistas 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.
5. Aprender de las lecciones que dejan los siniestros viales.

# ALINEACIÓN CON LOS PILARES ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

**PILAR:** Gestión de riesgo de Incendios

**OBJETIVO:** Optimizar el proceso de reducción del riesgo

**PILAR:** Operaciones y respuesta

**OBJETIVO:** Optimizar los procesos de preparativos

# METAS - INDICADOR

Tabla 7. Nombre de indicadores del PESV.

|  |  |
| --- | --- |
| **No.** | **INDICADORES PESV** |
| 1 | Tasa de Siniestros Viales por nivel de perdida |
| 2 | Costos Siniestros Viales por nivel de pérdida |
| 3 | Riesgos de Seguridad Vial identificados: RSVI. Gestión de Riesgos Viales |
| 4 | Cumplimiento Metas PESV |
| 5 | Cumplimiento de actividades plan anual PESV |
| 6 | % Exceso Jornadas Laborales Conductores |
| 7 | Cobertura Programa de Gestión Velocidad Empresarial |
| 8 | Excesos Límite de Velocidad Laboral |
| 9 | Inspecciones Diarias Preoperacionales |
| 10 | Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos |
| 11 | Cumplimiento plan de formación en seguridad vial |
| 12 | Cobertura plan de formación en seguridad vial |
| 13 | No Conformidades Auditoria Cerradas |

Fuente: Elaboración propia UAECOB

# DOCUMENTOS RELACIONADOS

|  |  |
| --- | --- |
| **CÓDIGO** | **DOCUMENTO** |
| GR-PO04 | Política de seguridad vial |
| MN-PR18-MN01 | Manual Técnico de Coordinación y Comunicaciones en Emergencias |
| GR-PR12 | Procedimiento Reclamaciones al programa de seguros |
| GR-MN05 | Manual de seguros |
| GE-GA02 | Ficha institucional de metadatos para indicadores |
| GT-PR32 | Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de los Riesgos |
| MN-PR18-MN01 | Manual Técnico de Coordinación y Comunicaciones en Emergencias |
| GR-PR-16 | Procedimiento revisión diaria del parque automotor |
| GR-IN04 | Instructivo Herramienta LOG+ |
| GR-PR30 | Trámite de solicitudes Herramienta LOG+ |
| GR-PR26 | Procedimiento mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor |
| GE-PR01 | Procedimiento Información documentada |
| GE-PR01-GA01-V4 |  Guía elaboración y control de documentos |
| PROD-GI-04 | Procedimiento Acciones correctivas, preventivas y de mejora |

1. **CONTROL DE CAMBIOS**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VERSIÓN** | **FECHA** | **DESCRIPCIÓN DE LA ODIFICACIÓN** |
| 01 | 25/01/2024 | Elaboración del Documento |
| 02 | 13-01-2025 | Se genera actualización general del documento, conforme al avance de la implementación del PESV durante el 2024, específicamente se presentan los siguientes cambios: se actualiza relación del plan anual de trabajo para el 2024; se vinculan los resultados de la caracterización, evaluación y control de riesgos; se incluye el mecanismo de seguimiento y control de vía seguras administradas por la organización en su paso 14 y el archivo y retención documental. |
|  |  |  |

1. **CONTROL DE FIRMAS**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ElaboróManuela Hincapié Riaño  | CargoProfesional Subdirección Logística | FirmaOriginal firmado |
| RevisóFredy Baquero Romero Jazmín Rocío Fernández RojasAdriana Salom Viecco | CargoProfessional Subdirecciòn LogísticaProfesional Subdirección LogísticaProfesional oficina asesora de Planeación“Los arriba firmantes declaramos que hemos proyectado y/o revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales y/o técnicas vigentes aplicables a la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos y, por lo tanto, lo presentamos para la firma del líder del proceso”  | FirmaOriginal firmadoOriginal firmadoOriginal firmado |
| AprobóManuel Eduardo Castillo Guzman  | CargoSubdirector Logístico Encargado | FirmaOriginal firmado |