



PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL

SECRETARÍA GENERAL ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

MAYO DE 2017

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



Contenido

Contenido	2
INTRODUCCION	10
Problemática de la seguridad vial	10
JUSTIFICACIÓN	11
DEFINICIONES	13
MARCO NORMATIVO	27
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	29
1.1 OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	29
1.1.1 Objetivo General	29
1.1.2 Objetivo General	30
Alcance	30
1.1.3 Lineamientos de la Alta Dirección	30
1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	31
1.2.1 Acta de Comité de Seguridad Vial	31
1.2.2 Objetivo General del Comité	31
1.2.3 Integrantes del comité	31
Tabla N° 1. Integrantes comité de seguridad vial	31
1.2.4 Roles y Funciones	31
1.2.5 Frecuencia	32
1.3 Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial	33
1.3.1 Responsables del Plan estratégico de Seguridad Vial	33



1.3.2	Idoneidad del responsable para el desarrollo	33
1.4	Política de Seguridad Vial	33
1.4.1	Política de Seguridad Vial	33
1.5	Divulgación de la Política de Seguridad Vial	35
1.5.1	Divulgación de la Política de Seguridad Vial.....	35
	Plan de información y divulgación	35
	Tabla N° 2. Plan para la divulgación de la Resolución 298 de 2011	35
1.5.1	Evidencia de la divulgación de la Política de Seguridad Vial	35
1.6	Diagnóstico- Caracterización de la entidad	37
1.6.1	Actividad Económica	37
	Naturaleza y objeto de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	37
1.6.2	Actividades que realiza.	37
1.6.3	Tamaño de la empresa	38
	Segmento al que Pertenece	38
1.6.4	Tipo de vehículos utilizados para el desplazamiento	38
	VEHICULOS AL SERVICIO DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	38
	Tabla N° 3. Clasificación vehículos.....	38
	Cantidad de empleados directos e indirectos, contratistas	39
	Tabla N° 4. Descripción de la población	39
1.6.5	Ciudad de operación	39
1.6.6	Mecanismo de contratación de vehículos	39
	Contratación de vehículos terceros.....	39

1.6.7 Documentación contratación de conductores	39
1.7 Diagnóstico- Riesgos Viales	40
1.7.1 Encuesta para determinar el riesgo	40
1.7.2 Aplicación de la encuesta	40
imagen N°1: Fórmula para determinar la muestra	40
Tamaño de la muestra	41
Cronograma de implementación de acciones del PESV	41
Tipo de desplazamientos de misión (internos y externos) de sus empleados, contratistas. <i>Ver en adjuntos #3 Matriz de Riesgos viales</i>	41
1.7.3 Riesgos operación In itinere y en misión	42
Tipo de desplazamientos in-itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas	42
1.7.4 Consolidación y Análisis de la encuesta	42
Tabla N° 5. Líneas de acción objeto del análisis	43
Gráfica N°1. Puntaje obtenido del análisis en vulnerabilidad vial	44
Tabla N°6. Resultados del análisis	44
Tabla N°7. Categorización de los resultados	45
Datos de siniestralidad	45
Tabla N°8. Datos de siniestralidad vial periodo 2015 – 2016	45
Gráfica N°2. Rol del personal dentro de la entidad	46
Gráfica N°3: Personal que posee licencia de conducción	47
Gráfica N°4: Categoría de la licencia de conducción	47
Gráfica N°5: Restricciones para conducir	47



Gráfica N°6: Formación en seguridad vial	48
Gráfica N°7: Tipo de formación en seguridad vial	48
Gráfica N°8: Personal que ha realizado pruebas prácticas.....	49
Gráfica N°9: Personal que posee infracciones de tránsito	49
Gráfica N°10: Situación ante el SIMIT	50
Gráfica N°11: Realización de desplazamientos En Misión.....	50
Gráfica N°12: Frecuencia de los desplazamientos.....	51
Gráfica N°13: Medio de transporte para fines misionales	51
Gráfica N°14: Conduce en los desplazamientos En Misión	52
Gráfica N°15: Promedio Km diarios recorridos en misión.....	52
Gráfica N°16: Promedio de horas empleadas en desplazamientos en misión.....	53
Gráfica N°17: Medio de transporte en desplazamientos In Itinere	53
Gráfica N°18: Distancias recorridas In Itinere.....	54
Gráfica N°19: Accidentes en los últimos 5 años	54
Gráfica N°20: Factores de riesgo en la vía	55
Gráfica N°21: Causas de riesgo en la vía.....	55
1.7.5 Definición Riesgos Viales.....	56
Tabla N°.9: Riesgos por hábitos	56
Tabla N°.10: Riesgos por entorno	57
1.7.6 Valoración de riesgos viales.....	57
1.7.7 La valoración del riesgo incluye.....	57
Tabla N°11: Clasificación de la aceptabilidad del riesgo.....	57
Tabla N°12: Aceptabilidad de riesgos por hábitos personal Administrativo	58



Tabla N°13: Aceptabilidad de riesgos por hábitos personal Profesional.....	59
Tabla N°14: Aceptabilidad de riesgos por hábitos personal Técnico	60
Tabla N°15: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Administrativo	61
Tabla N°16: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Profesional.....	62
Tabla N°17: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Técnico	62
1.7.8 Matriz Riesgos Viales	63
1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES.....	63
1.8.1 Plan de Acción Factor Humano, vehículos Seguros, Infraestructura segura y Atención a víctimas	63
Tabla N°18: Planes de acción riesgos viales.....	65
1.8.2 Viabilidad de planes de acción	65
1.9 IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV	66
1.9.1 Cronograma implementación	66
1.9.4 Presupuesto para implementar el PESV.....	69
1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN	69
1.10.1 Indicadores del Plan Estratégico	69
Tabla N°. 19: Indicadores del PESV	70
1.10.2 Auditorías.....	70
2. COMPORTAMIENTO HUMANO	71
2.1 Procedimiento de selección de conductores	71
2.1.1 Perfil del Conductor	71
2.1.2 Procedimiento de vinculación para conductores	71
2.2.2 PRUEBAS DE INGRESO PARA CONDUCTORES.....	72



2.2.4 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES	73
Pruebas preventivas a conductores	73
2.2.6 Prueba teórica	73
2.2.8 Prueba práctica	73
2.4 Capacitación en Seguridad Vial	74
2.4.1 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	74
Programa de capacitación en seguridad vial, el cual además contara con capacitadores del SENA, del Centro de Tecnologías del Transporte.....	74
2.5 Control Documentación Conductores	75
2.5.1 Información de los conductores	75
Información de los conductores Para el caso de los no propios, en el momento no se cuenta con ellos, de llegar a contar con este tipo de personal se les exigirá que deben cumplir con los requerimientos sobre el programa tanto como los conductores propios y en las mismas frecuencias.	75
PROTOCOLO DE CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES PROPIOS Y TERCERIZADOS	76
2.5.4 Reporte de comparendos	76
2.6 POLITICAS DE REGULACIÓN DE LA ENTIDAD	77
2.6.1 Política contra el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas	77
Política contra el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.....	77
2.6.2 Regulación de horas de conducción y descanso	77
2.6.3 Regulación de la velocidad	78
2.6.4 Uso obligatorio del cinturón de seguridad	78
2.6.5 Uso de equipos de comunicación mientras se conduce	79
3. VEHÍCULOS SEGUROS	79

3.1 Mantenimiento preventivo	79
Plan de mantenimiento preventivo	79
3.1.1 Hoja de vida de los vehículos	80
3.1.2 Información de los vehículos	80
Imagen N°2: Evidencia Sistema de información de los vehículos	81
3.1.8 Idoneidad personal que realiza mantenimientos preventivos y correctivos	81
3.2 Mantenimiento Correctivo	81
3.2.2 Protocolo en caso de avería o falla mecánica	82
3.3 Chequeo Pre operacional	82
3.3.1 Procedimiento de inspección diaria de los vehículos	82
4. INFRAESTRUCTURA SEGURA	82
4.1 Infraestructura Interna	82
4.1.1 Revisión entorno físico	82
4.1.2 Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones	83
Imagen N°3: Zona de ingreso y salida de los peatones	83
4.1.3 Zonas de ingreso y salida de los vehículos	84
Imagen N°5: Demarcación y delimitación de zonas de ingreso de los vehículos	84
4.1.4 Parqueaderos	84
Imagen N°8: Demarcación y delimitación de zonas de tránsito vehicular	86
Imagen N°9: Demarcación y delimitación de zonas de tránsito vehicular	86
Imagen N°10: Definición y delimitación parqueo de motos.....	87
Imagen N°11: Definición y delimitación parqueo de bicicletas.....	88



4.1.5 Mantenimiento de la señalización	88
4.1.6 Infraestructura externa	88
5. ATENCIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO	89
5.1 Atención a víctimas.....	89
5.1.1 Protocolo para atención a víctimas	89
5.1.2 Divulgación de protocolos	89
Imagen N°12: Evidencia Divulgación protocolos	90
Imagen N°13: Evidencia Divulgación diferentes riesgos.....	91
5.2 Investigación de accidentes de tránsito	91
ANEXOS	93



INTRODUCCION

Problemática de la seguridad vial

La problemática de la seguridad vial es una realidad que afecta a todos los países del mundo, de acuerdo al informe emitido por el Instituto Nacional de Medicina Legal en Colombia para el año 2015 fueron reportados 52.690 casos atendidos por accidentes de transporte durante este periodo, las lesiones fatales corresponden a 6.884 personas fallecidas (13.07%) y las lesiones no fatales ascienden a 45.806 personas lesionadas (86.93%). El estudio de resultados evidencia que para el año de análisis el número de muertes es el mayor de la última década e incluso es la cifra más alta de muertes en los últimos 15 años. Es así, que para el año 2015 las muertes de accidente de transporte se incrementaron un 7,53% con respecto al 2014 y en 20,69% en relación al 2010 y 27.06% con respecto al 2005. En cuanto a víctimas no fatales, durante el año 2015 el aumento de heridos por accidentes de transporte fue de 3.70% comparado con el año 2014 y de 14.65% con respecto al 2005.¹

JUSTIFICACIÓN

El 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas Proclamó el periodo 2011-2020 como el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» según su resolución 64/255, con el objetivo General de estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

En la resolución se solicita a la Entidad Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos además de coordinar el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción.

En el año 2015, los asistentes a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la histórica Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito de aquí a 2020.

Según La Entidad Mundial de la Salud, en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2015), ha indicado el reconocimiento del enorme precio que se cobran los traumatismos causados por los accidentes de tránsito: los accidentes de tránsito son una de las causas de muerte más importantes en el mundo, y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años, anualmente fallecen más de 1,25 millones de personas en accidentes de tránsito y diariamente se alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos. Además, entre 20 y 50 millones de personas más, sufren traumatismos por esta misma causa.

El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de estado la seguridad vial y para ello estableció su Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2011-2016, el cual articula y coordina las diversas actuaciones de las



instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia, además de incorporar como un actor relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas a los representantes de organismos de la sociedad civil, sean éstos del sector público o privado, entidades, de la academia, o de las agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito.

Por ello el establecimiento de este Plan Nacional de Seguridad constituye la manifestación explícita y expresa del gobierno colombiano de cambiar la mirada y aportar desde la institucionalidad pública a elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito sean estos peatones, ciclistas, motociclistas conductores o pasajeros.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., tiene su fundamento en los parámetros contenidos en la ley 1503 del 29 de Diciembre de 2011, la cual introdujo al ordenamiento Jurídico de la Legislación Colombiana medidas referentes a la educación y formación de hábitos seguros en seguridad vial, así como lo reglamentado posteriormente mediante el Decreto 2851 de 2013, la Resolución 0001565 de 2014 que determinó la obligatoriedad de construir los Planes Estratégicos de Seguridad Vial para las entidades y entidad del sector público o privado generando mayores controles para los actores viales; aplicando criterios del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016 y 2013 – 2021, Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020 de la ONU, para orientar el compromiso con la seguridad vial de todos y cada uno de los que participamos de la movilidad y la Resolución 1231 de abril 5 de 2016 por medio de la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

DEFINICIONES

Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

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. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Acción correctiva: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Actividad no rutinaria: Actividad que no forma parte de la operación normal de la entidad o actividad que la entidad ha determinado como no rutinaria " por su baja frecuencia de ejecución *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Actividad rutinaria: Actividad que forma parte de la operación normal de la entidad, se ha planificado y es estandarizable *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*



Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Alcoholuría: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Alta dirección: Persona o grupo de personas que dirigen y controlan una entidad *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Amenaza: Peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Análisis del riesgo: Proceso para comprender la naturaleza del riesgo y para determinar el nivel del riesgo (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

ARL: la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), encargada de afiliar a los colaboradores al sistema General de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral. (*www.scribd.com*).

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Auto-reporte de condiciones de trabajo y salud: Proceso mediante el cual el trabajador o contratista reporta por escrito al empleador o contratante las condiciones adversas de seguridad y salud que identifica en su lugar de trabajo (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).



Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Carretera: Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de la norma Icontec 4533 "Casco Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Centro de Diagnóstico Automotor (CDA): Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Centro de trabajo: Se entiende por Centro de Trabajo a toda edificación o área· a cielo abierto destinada a una actividad económica en una entidad determinada *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Competencia. Atributos personales y aptitud demostrada para aplicar conocimientos y Habilidades (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

Consecuencia. Resultado, en términos de lesión o enfermedad, de la materialización de un riesgo, expresado cualitativa o cuantitativamente (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Conjunto óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Efectividad: Logro de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo con la máxima eficacia y la máxima eficiencia (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Eficacia: Es la capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Elemento de Protección Personal (EPP): Dispositivo que sirve como barrera entre un peligro y alguna parte del cuerpo de una persona (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

Emergencia: Es aquella situación de peligro o desastre o la inminencia del mismo, que afecta el funcionamiento normal de la entidad. Requiere de una reacción inmediata y coordinada de los trabajadores, brigadas de emergencias y



primeros auxilios y en algunos casos de otros grupos de apoyo dependiendo de su magnitud (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

En misión: desplazamientos del personal de la entidad, asociado a las funciones propias del cargo (*Resolución 1565 de 2014, Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*).

En Itinere: desplazamientos del personal de la entidad, por fuera de su jornada laboral (desplazamientos de su casa a su lugar de trabajo y viceversa) (*Resolución 1565 de 2014, Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*).

Equipo de emergencia: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Equipo de protección personal: Dispositivo que sirve como medio de protección ante un peligro y que para su funcionamiento requiere de la interacción con otros elementos. Ejemplo, sistema de detección contra caídas (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Evaluación del riesgo: Proceso para determinar el nivel de riesgo asociado al nivel de probabilidad de que dicho riesgo se concrete y al nivel de severidad de las consecuencias de esa concreción (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Evento Catastrófico: Acontecimiento imprevisto y no deseado que altera significativamente el funcionamiento normal de la entidad, implica daños masivos al personal que labora en instalaciones, parálisis total de las actividades de la entidad o una parte de ella y que afecta a la cadena productiva, o genera, destrucción parcial o total de una instalación (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Exposición. Situación en la cual las personas se encuentran en contacto con los peligros (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Identificación del Peligro: Proceso para reconocer si existe un peligro y definir sus características (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

Indicadores de proceso: Medidas verificables del grado de desarrollo e implementación del SG-SST (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Indicadores de Resultado: Medidas verificables de los cambios alcanzados en el período definido, teniendo como base la programación hecha y la aplicación de recursos propios del programa o del sistema de gestión (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

Licencia de Tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Línea de vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Luces de emergencia: Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Matriz legal: Es la compilación de los requisitos normativos exigibles a la entidad acorde con las actividades propias e inherentes de su actividad productiva, los cuales dan los lineamientos normativos y técnicos para desarrollar el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo -SG-SST e implementación del plan estratégico de seguridad vial el cual deberá actualizarse en la medida que sean emitidas nuevas disposiciones aplicables *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Mejora continua: Proceso recurrente de optimización del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, para lograr mejoras en el desempeño en este campo, de forma coherente con la política de Seguridad y Salud en el Trabajo SST de la entidad *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Modelo del vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*



Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Nivel de consecuencia (NC): Medida de la severidad de las consecuencias. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Nivel de deficiencia (ND): Magnitud de la relación esperable entre (1) el conjunto de peligros detectados y su relación causal directa con posibles incidentes y (2) con la eficacia de las medidas preventivas existentes en un lugar de trabajo. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Nivel de exposición (NE). Situación de exposición a un peligro que se presenta en un tiempo determinado durante la jornada laboral. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Nivel de probabilidad (NP). Producto del nivel de deficiencia por el nivel de exposición *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

No conformidad: No cumplimiento de un requisito. Puede ser una desviación de estándares, prácticas, procedimientos de trabajo, requisitos normativos aplicables, entre otros *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Peligro: fuente situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, o una combinación de estos *(NTC-OHSAS 18001, Sistemas de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional).*

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Probabilidad: Grado de posibilidad de que ocurra un evento no deseado y pueda producir consecuencias *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Revisión proactiva: Es el compromiso del empleador o contratante que implica la iniciativa y capacidad de anticipación para el desarrollo de acciones preventivas y correctivas, así como la toma de decisiones para generar mejoras en el SGSST *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*



Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Riesgo: Combinación de la probabilidad de que ocurra una o más exposiciones o eventos peligrosos y la severidad del daño que puede ser causada por éstos *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

Riesgo Aceptable: Riesgo que ha sido reducido a un nivel que la entidad puede tolerar con respecto a sus obligaciones legales y su propia política en seguridad y salud ocupacional *(NTC-OHSAS 18001, Sistemas de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional).*

Seguridad activa: se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. *(www.seguridad-vial.net)*

Seguridad pasiva: son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo. *(www.seguridad-vial.net)*

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*



Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Tipo de carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Valoración del riesgo: Consiste en emitir un juicio sobre la tolerancia o no del riesgo estimado *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

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. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*



Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*



MARCO NORMATIVO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., tiene como referentes legales las siguientes normas:

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito)

Por el cual se expide el Código Nacional de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Ley 1383 de 2010 (Reforma al Código Nacional de Tránsito):

Por el cual se reforma Ley 769 de 2002 código nacional de tránsito y se dictan otras disposiciones.

Ley 1503 de 2011 (Ley de Educación Vial):

Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Particularmente el Artículo 12 del Capítulo III que establece: "Toda entidad, entidad o entidad del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

Plan Mundial para la Seguridad Vial 2011-2020 / ONU:

Este plan está basado en: Gestión en Seguridad Vial, Vías de tránsito y movilidad segura, Vehículos más seguros, Usuarios de vías de tránsito más seguros y Respuesta tras los accidentes.

Resolución 298 de 2011

Por la cual se reglamenta la administración, uso y manejo de los vehículos automotores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



Decreto 019 de 2012 (Norma Anti trámites):

Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.

Decreto 2851 de 2013 (Reglamentación de la ley de Seguridad Vial):

Por la cual se reglamenta los artículos 3,4,5,6,7,8,9,10,12,13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

Resolución 2273 de 2014 (Plan Nacional de Seguridad Vial):

Por el cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 y 2021 y se dictan otras disposiciones.

Resolución 1565 del 2014 (Guía Metodológica para la elaboración del PESV):

Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Decreto 1072 de 2015:

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

Decreto 1079 de 2015:

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Decreto 1906 de 2015:

Por medio del cual se modifica y adiciona al decreto 1079 de 2015 en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Resolución 1231 del 2016:

Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.



Resolución 455 del 2016:

Por la cual se modifica el Manual ESPECÍFICO de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Resolución 633 de 2016:

Por la cual se conforma el Comité de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C). Resolución.

1.FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

1.1 OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

1.1.1 Objetivo General

Contribuir con la prevención y atención de accidentes viales derivados de los desplazamientos que realizan los servidores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., estableciendo acciones concretas que impacten positivamente sobre la seguridad vial de la entidad.

Para la implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Contará con los recursos humanos, financieros, de infraestructura y tecnológicos, los cuales se ponen a disposición para el cumplimiento del objetivo General de la siguiente manera:

Establecer los lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV- de la Alcaldía Mayor de Bogotá, con el fin de promover comportamientos seguros en la vía, por parte de los funcionarios de la entidad.

1.1.2 Objetivo General

- ✓ Sensibilizar a todo el personal, acerca de la responsabilidad y compromiso con la seguridad, mediante actividades efectivas que aseguren la competencia laboral, logrando así contar con personal capacitado en seguridad vial.
- ✓ Asegurar el cumplimiento del programa de mantenimiento de los vehículos propios.
- ✓ Garantizar la atención, investigación y seguimiento de accidentes viales que se presenten.
- ✓ Garantizar la programación y ejecución de actividades relacionadas con la implementación del PESV.

Alcance

El presente Plan aplica para todos los servidores, contratistas y demás personal que interactúe con la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., cuando hagan uso de las instalaciones o realicen desplazamientos en desarrollo de actividades propias del cargo y/o en función del objeto social de esta.

1.1.3 Lineamientos de la Alta Dirección

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. está comprometida con la Seguridad Vial, entendiendo que al desarrollar sus actividades emplea elementos de tránsito y transporte, todos sus lineamientos, políticas y esfuerzos en materia de seguridad vial, están orientados a promover, implementar y mantener aquellas acciones que busquen la toma de conciencia de todo el personal de la entidad, en relación a su rol en la vía y las responsabilidades que ello representa.

En coherencia con este compromiso y en el cumplimiento de su función y rol en la entidad el Director Administrativo y financiero ha designado a el Subdirector de Servicios Administrativos, para liderar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, brindando los recursos necesarios para esta actividad e



involucrando a las diferentes áreas de la entidad, para que participen activamente en el cumplimiento del mismo.

1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

Dentro de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., establece su participación dentro de este proceso mediante la creación de un Comité de Seguridad Vial.

1.2.1 Acta de Comité de Seguridad Vial

Mediante Resolución No.633 del 22 de diciembre de 2016, formalmente se estableció el Comité de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. ([Ver Anexo 1. Resolución 633 de 2016 “Por la cual se conforma el Comité de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C\).](#)

1.2.2 Objetivo General del Comité

El objetivo del Comité será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre los servidores y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la entidad y la vida cotidiana de sus integrantes.

1.2.3 Integrantes del comité

Cargo Nominal	Cargo Comité
Subsecretario/a Corporativo	Miembro
Director/a Administrativo/a y Financiero/a	Presidente
Subdirector/a de Servicios Administrativos	Vicepresidente
Jefe de oficina Asesora de Planeación	Miembro
Jefe de Oficina Jurídica	Miembro
Director/a de Contratación	Miembro
Director/a de Talento Humano	Miembro-Secretario

Tabla N° 1. Integrantes comité de seguridad vial.

1.2.4 Roles y Funciones

1. Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial de Seguridad Vial de la Entidad y así formular el plan de trabajo a seguir en procura de

reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la entidad.

2. Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción para cada uno de ellos.
3. Adoptar un estándar de seguridad, que garantice la integridad, el bienestar y minimice los riesgos de accidentes de tránsito que pueda sufrir el personal que conduce los automotores de propiedad de la Entidad utilizados para cumplir los fines misionales o el desarrollo de las actividades inherentes al funcionamiento de la Entidad.
4. Diseñar, definir, programar y gestionar todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del Plan Estratégico de seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá.
5. Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones dirigidas al personal que conduce los automotores propiedad de la Entidad.
6. Determinar las acciones del control o auditorías viales que se consideren pertinentes y realizar seguimiento y control a los indicadores establecidos en el Plan Estratégico de seguridad Vial.
7. Presentar campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante cada año.
8. Establecer cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas.
9. Elaborar informes periódicos para la Subsecretaría Corporativa, la Dirección Administrativa y Financiera de la Entidad, el Ministerio de Transporte u otros interesados, que den cuenta de las acciones programadas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, **costo-beneficio** y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.
10. Definir la visión, objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Entidad, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

1.2.5 Frecuencia

El Comité de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de

Bogotá deberá sesionar de manera ordinaria una vez cada tres (3) meses y de forma extraordinaria cuando así lo solicite el Presidente.

1.3 Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

1.3.1 Responsables del Plan estratégico de Seguridad Vial

El Subdirector de Servicios Administrativo ha sido asignado como responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

1.3.2 Idoneidad del responsable para el desarrollo

El responsable de desarrollo y seguimiento cuenta con experiencia en el área y reposa la información en la Hoja de Vida, la cual se encuentra ubicada en el departamento de Talento Humano.

1.4 Política de Seguridad Vial

1.4.1 Política de Seguridad Vial

La Alcaldía Mayor de Bogotá como entidad que promueve las políticas sobre una Bogotá Mejor para todos y más equitativa y sus funcionarios quienes representan a la entidad deberán ser multiplicadores de una Bogotá con Seguridad Vial y de manera inherente interiorizar las normas que corresponden a esta, y así mismo establece acciones que minimicen la accidentalidad vial, bajo los siguientes componentes:

- Lograr conductas seguras por parte de los funcionarios que desempeñen el cargo de conductor dentro de la Entidad, a través de la certificación en manejo preventivo y seguridad vial.
- Sensibilizar a todos los funcionarios que utilicen la vía como peatones, pasajeros, conductores de vehículos, motocicletas y bicicletas en materia de seguridad vial.



- Actualizar y mantener los mecanismos de control en el mantenimiento preventivo del parque automotor de la entidad, frente a los riesgos por fallas mecánicas que puedan ocasionar accidentes viales.
- Establecer protocolos de atención a víctimas en caso de accidente.
- Evaluaciones periódicas para disminuir los accidentes viales.
- Eficiencia en el uso de los recursos.

La política de seguridad vial se adecua al propósito de la organización (Secretaría General) teniendo en cuenta que propende por desarrollar la política de la Administración Distrital en el marco del Plan Nacional de Desarrollo soportado en la ley 1505 de 2011.

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., se rige bajo los parámetros establecidos en la Resolución 298 del 24 de junio de 2011, “Por la cual se reglamenta la administración, uso y manejo de los vehículos automotores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.”, la cual establece la reglamentación interna para el uso y manejo de vehículos automotores, así mismo precisa la gestión de riesgos asociados a su operación.

Este reglamento aplica a todas las dependencias de la Secretaría General, así como a todos los servidores que tengan a su cargo la administración, la custodia, el mantenimiento o el uso de vehículos para el cumplimiento de misiones y tareas oficiales. ([Ver Anexo 2. Resolución 298 de 2011](#)).

1.5 Divulgación de la Política de Seguridad Vial

1.5.1 Divulgación de la Política de Seguridad Vial

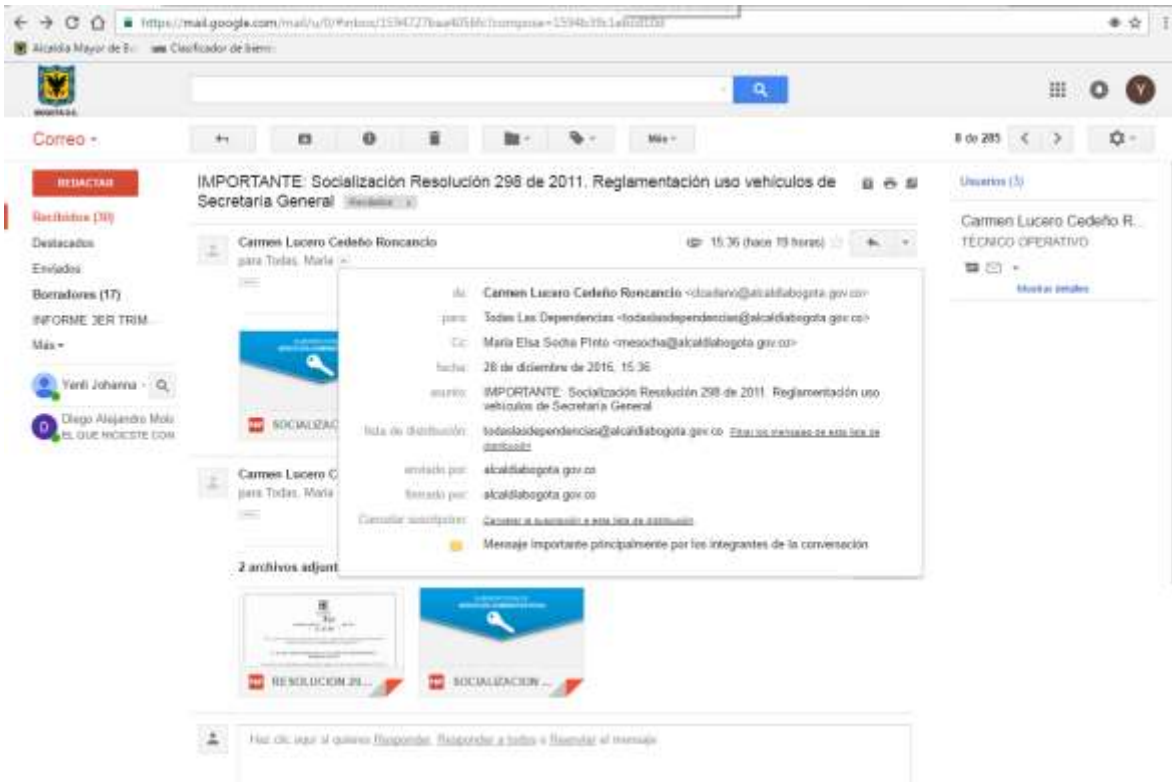
Plan de información y divulgación

Nombre de la Acción	Divulgación de la Resolución 298 de 2011.
Objetivo	Dar a conocer a los servidores la Resolución 298 de 2011 de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. para su cumplimiento.
Descripción	-Divulgar las directrices contempladas en la Resolución 298 de 2011.
Ejecución de la Acción	-Registrar las jornadas de divulgación. Permanente en los procesos de inducción o capacitaciones programadas.
Pilar Asociado PESV	Gestión Institucional y Comportamiento Humano
Agente Participante de la Acción	Servidores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Tabla N° 2. Plan para la divulgación de la Resolución 298 de 2011

1.5.1 Evidencia de la divulgación de la Política de Seguridad Vial

La entidad definió que la divulgación de la Política de Seguridad Vial, se realizará mediante el envío masivo de correo electrónico institucional.



- Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar todas las entidades 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 accidentes de tránsito.

Con esta presentación se da a conocer tanto la política como el plan estratégico lo cual se soporta en la resolución 298 de 2011.



1.6 Diagnóstico- Caracterización de la entidad

1.6.1 Actividad Económica

Naturaleza y objeto de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. La Secretaría General es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera y actuará como cabeza del sector Gestión Pública, la cual tiene como objeto orientar y liderar la formulación y seguimiento de las políticas para el fortalecimiento de la función administrativa de los organismos y entidades de Bogotá, Distrito Capital, mediante el diseño e implementación de instrumentos de coordinación y gestión, la promoción y el desarrollo institucional, el mejoramiento del servicio a la ciudadana y ciudadano, la protección de recursos documentales de interés público y la coordinación de las políticas del sistema integral de información y desarrollo tecnológico.

1.6.2 Actividades que realiza.

- ✓ Servicios jurídicos.
- ✓ Servicios de política pública.
- ✓ Servicios de información y atención a la ciudadanía.
- ✓ Servicios de información y atención a la población víctima del conflicto armado.
- ✓ Servicios de formación.
- ✓ Servicios de acompañamiento a entidades.
- ✓ Servicios de comunicación.
- ✓ Servicios de imprenta distrital.
- ✓ Servicios del archivo distrital.
- ✓ Servicios de protocolo.
- ✓ Servicios de relaciones internacionales

1.6.3 Tamaño de la empresa

Vinculación	Cantidad
Planta Secretaría General	213 servidores
Planta transitoria	32 servidores
Planta temporal	2 servidores
Planta Secretaría General	213 servidores
Contrato de prestación de servicios	566 Contratistas
TOTAL	813

Segmento al que Pertenece

La Alcaldía Mayor de Bogotá pertenece al sector público.

1.6.4 Tipo de vehículos utilizados para el desplazamiento

VEHICULOS AL SERVICIO DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

CLASE	TIPO	CANTIDAD
AUTOMOVIL	LIVIANO	2
CAMPERO	LIVIANO	9
CAMIONETA	LIVIANO	7
CAMIÓN	RIGIDO	1
MICROBÚS	LIVIANO	1
	TOTAL	20

Tabla N° 3. Clasificación vehículos

Los vehículos que se relacionan anteriormente son propiedad de la Alcaldía Mayor de Bogotá, cuando se requieran vehículos se abre proceso de contratación a través de SECOOP.

Los conductores que operan los vehículos mencionados hacen parte de la Planta de personal como funcionarios de carrera administrativa.

Cantidad de empleados directos e indirectos, contratistas

Vinculación	Cantidad
Planta Secretaría General	213 servidores
Planta transitoria	32 servidores
Planta temporal	2 servidores
Contrato de prestación de servicios	566 Contratistas
TOTAL	813

Tabla N° 4. Descripción de la población

1.6.5 Ciudad de operación

La operación de la Secretaría General es en la Jurisdicción del distrito capital de Bogotá.

1.6.6 Mecanismo de contratación de vehículos

La entidad cuenta con vehículos propios.

Contratación de vehículos terceros

La entidad cuenta con un proceso de contratación el cual describe las características del servicio y los requisitos que deben cumplir los vehículos y conductores. ([Ver Anexo 5. Ficha técnica proceso contratación vehículos](#)).

1.6.7 Documentación contratación de conductores

La documentación de los conductores de carrera de la Alcaldía Mayor de Bogotá (Secretaría General) reposa en el departamento de Talento humano.

1.7 Diagnóstico- Riesgos Viales

1.7.1 Encuesta para determinar el riesgo

El Comité de Seguridad Vial, estableció que la mejor estrategia de diagnóstico para caracterizar los riesgos viales a los cuales se ven expuestos los servidores de la entidad, era la aplicación de una encuesta a los grupos focales más representativos y que tienen mayor interacción con los riesgos viales aparentes. [\(Ver Anexo 6. Formato encuesta de riesgo vial\).](#)

1.7.2 Aplicación de la encuesta

Teniendo en cuenta que la muestra debe tener un tamaño suficiente para garantizar la representatividad, se aplicará la siguiente fórmula estadística:

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{(e^2 * (N-1)) + k^2 * p * q}$$

imagen N°1: Fórmula para determinar la muestra

Dónde:

N: Es el tamaño de la población = **340**

k: Es una constante del nivel de confianza = **1.65**

e: Es el error muestra deseado = **5**

p: Es la proporción de individuos que poseen la característica de estudio. = **0.5**

q: Es la proporción de individuos que no poseen esa característica = **0.5**

n: Es el tamaño de la muestra. = **151**

Lo cual corresponde al **44.4%** de la población.



Tamaño de la muestra

Para la definición de las encuestas a aplicar y debido a la participación del personal finalmente se contó con 129 personas que colaboraron con el diligenciamiento de la encuesta lo que equivale al 37.9% del total de la población, un 6,5% por debajo del resultado de la fórmula estadística aplicada.

Cronograma de implementación de acciones del PESV

Para la elaboración del presente documento, se establecieron reuniones periódicas, en donde se fueron integrando las diferentes acciones contempladas, según los requisitos de la guía metodológica descrita en la resolución 1565 de 2014, de acuerdo al cronograma. [\(Ver Anexo 7. Cronograma actividades PESV\)](#), que contiene todas las actividades que sirvieron para dar forma al presente documento.

El objetivo de la aplicación de la encuesta es conocer las costumbres o hábitos de movilidad de los servidores y evaluar los diversos riesgos en tránsito y transporte en los desplazamientos realizados Ida y Vuelta fuera de su jornada laboral **(Trayectos in-Itinere)** y los efectuados durante la jornada laboral **(en misión)**.

La encuesta se realizó para ser diligenciada por el total de los servidores de la entidad, teniendo en cuenta que parte del personal se encontraba ausente por situaciones como licencias, incapacidades y vacaciones, la aplicación de la encuesta se realizó en la última semana de noviembre y a primer semana de diciembre de 2016, sin importar el lugar de trabajo, debido a la cantidad de personal que se encontraba ausente y para efectos de este análisis de riesgo en seguridad vial se asignó una muestra representativa y así poder obtener mayor nivel de certeza en los resultados.

Tipo de desplazamientos de misión (internos y externos) de sus empleados, contratistas. [Ver en adjuntos #3 Matriz de Riesgos viales](#)

1.7.3 Riesgos operación In itinere y en misión

Tipo de desplazamientos in-itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas

La herramienta diseñada para el diagnóstico en seguridad vial acorde a lo establecido por la resolución 1565 de 2014, mediante la cual se diseñará el plan estratégico de seguridad vial, busca que la Entidad sometida al estudio tenga un porcentaje de calificación por ítem a evaluar.

Dicha herramienta diagnóstica se aplica realizando una serie de preguntas relacionadas a la seguridad vial, obteniendo información a través de las respuestas abiertas, dadas por la entidad; hasta obtener la información necesaria para satisfacer el objetivo de cada pregunta incluida en la herramienta. [Ver en anexos #4 Evaluación realizada](#)

1.7.4 Consolidación y Análisis de la encuesta

Según lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, se realizó el diagnóstico, empleando una herramienta que permite evaluar el cumplimiento de los requerimientos en términos de seguridad vial, la cual se basa en la aplicación de:

- Lineamientos básicos de auditorías en seguridad vial.
- Manual de auditorías en seguridad vial
- Gestión Corporativa en Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016
- Resolución 0001565 de 2014
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2021

Así mismo la metodología de esta herramienta mide:

- Estado de la seguridad vial al interior de la entidad.
- La gestión sobre la seguridad de la operación de vehículos.
- Hacer énfasis en la modalidad de transporte empleado por la entidad.
- Permitir generar planes priorizados de mejoramiento.

El instrumento permite contrastar las condiciones actuales de operación de la entidad con el deber ser en seguridad vial con el propósito de determinar el porcentaje de vulnerabilidad en seguridad vial, evaluando el cumplimiento de los requerimientos emanados en la Resolución 0001565 de 2014 en cada uno de los pilares.

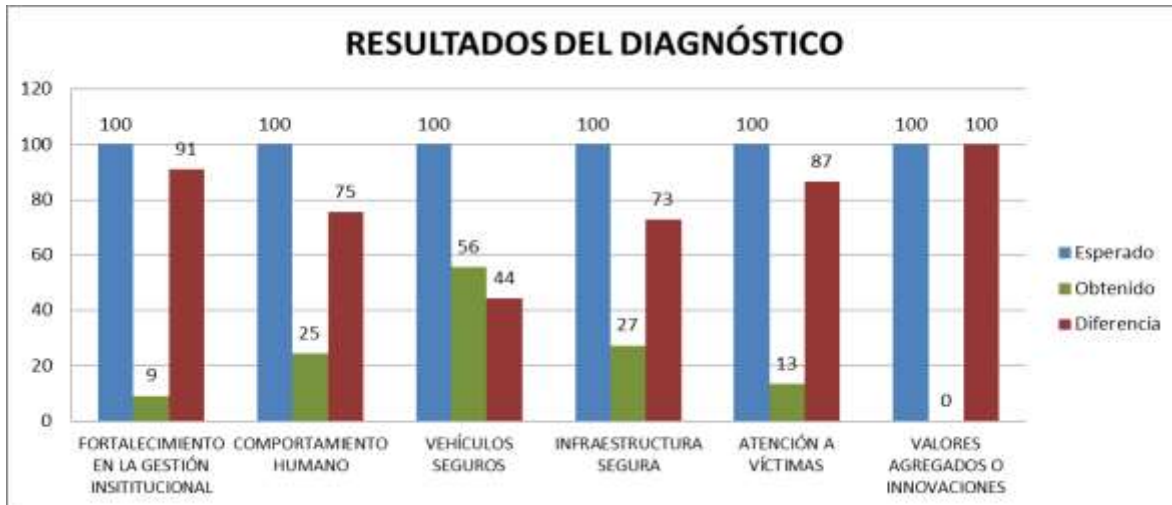
LÍNEAS DE ACCIÓN EN SEGURIDAD VIAL (RESOLUCIÓN 1565 DE 2014)
GESTIÓN INSTITUCIONAL
COMPORTAMIENTO HUMANO
VEHÍCULOS SEGUROS
INFRAESTRUCTURA SEGURA
ATENCIÓN A VÍCTIMAS

Tabla N° 5. Líneas de acción objeto del análisis

La herramienta diseñada para el diagnóstico en seguridad vial acorde a lo establecido por la resolución 1565 de 2014, mediante la cual se diseñará el plan estratégico de seguridad vial, busca que la Entidad sometida al estudio tenga un porcentaje de calificación por ítem a evaluar.

Dicha herramienta diagnóstica se aplica realizando una serie de preguntas relacionadas a la seguridad vial, obteniendo información a través de las respuestas abiertas, dadas por la entidad; hasta obtener la información necesaria para satisfacer el objetivo de cada pregunta incluida en la herramienta.

Una vez obtenida la respuesta, tenemos los siguientes resultados:



Gráfica N°1. Puntaje obtenido del análisis en vulnerabilidad vial

De acuerdo con los resultados obtenidos, la entidad se encuentra en un nivel de cumplimiento del 25%, que es un término bajo en el cual se requiere la implementación de acciones correctivas inmediatas.

SECRETARÍA GENERAL DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.				
	PILAR	VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSITUCIONAL	9	30%	2,73%
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	25	30%	7,36%
3	VEHÍCULOS SEGUROS	56	20%	11,14%
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	27	10%	2,73%
5	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	13	10%	1,33%
6	VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES	0	5%	0,00%
TOTAL			100%	25,30%

Tabla N°6. Resultados del análisis

CATEGORIZACIÓN		
PESV	CATEGORIA	ACCIONES
INFERIOR AL 20%	BAJO	MANTENIMIENTO RELACIONADAS CON POLITICAS DE MEJORAMIENTO
ENTRE 21% Y 50%	MEDIO	PREVENTIVAS IMPLEMENTADAS A CORTO Y MEDIANO PLAZO
MAYOR A 50%	ALTO	CORRECTIVAS INMEDIATAS

Tabla N°7. Categorización de los resultados

Datos de siniestralidad

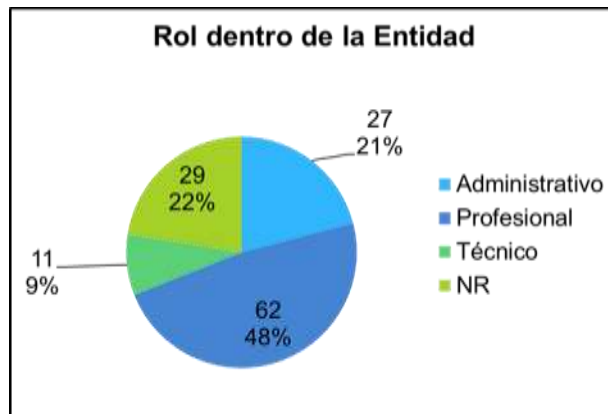
A continuación, se relacionan los eventos viales presentados en el periodo 2015 – 2016, en los cuales se han presentado únicamente daños materiales.

RELACION SINIESTRALIDAD VIAL PERIODO 20015 – 2016			
VEHÍCULO	PLACA	FECHA	MOTIVO
CHEVROLET LUV D-MAX	OBG-518	02/02/2015	RUPTURA VIDRIO
CHEVROLET LUV D-MAX	OBI-772	05/03/2015	RUPTURA STOP
CHEVROLET NKR-FURGON	OBG-442	17/03/2015	GOLPE EN LA PARTE SUPERIOR DEL FURGON
CHEVROLET LUV D-MAX	OBI-770	07/04/2015	GOLPE PUERTA DELANTERA DERECHA
CHEVROLET CAPTIVA	OBI-775	17/04/2015	GOLPE PARTE INFERIOR IZQUIERDA
CHEVROLET GRAN VITARA	OBH-306	23/04/2015	GOLPE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
CHEVROLET AVEO	OBI-768	28/05/2015	GOLPE ESTRIBO COSTADO DERECHO
CHEVROLET GRAN VITARA	OBH-313	10/11/2015	GOLPE BOMPER TRASERO, PORTA REPUESTO Y PUERTA BAUL
CHEVROLET AVEO	OBI-768	18/11/2015	GOLPE BOMPER DELANTERO
CHEVROLET CAPTIVA	OBI-773	06/02/2016	GOLPE BOMPER TRASERO
CHEVROLET GRAN VITARA	OBH-306	09/02/2016	GOLPE BOMPER TRASERO CON SUS SOPORTES, CUBIERTA REPUESTO Y QUINTA PUERTA
CHEVROLET LUV D-MAX	OBG-527	13/02/2016	GOLPE EN EL GUARDAFANGOS TRASERO COSTADO IZQUIERDO
CHEVROLET CAPTIVA	OBI-775	08/02/2016	FISURA COSTADO IZQUIERDO PARTE SUPERIOR VIDRIO PANORAMICO
CHEVROLET AVEO	OBI-768	24/02/2016	GOLPE PUERTA TRASERA COSTADO DERECHO
CHEVROLET LUV D-MAX	OBG-518	18/03/2016	GOLPE PARTE DELANTERA DEL VEHICULO
CHEVROLET CAPTIVA	OBI-775	05/09/2016	GOLPE BOMPER TRASERO, TAPA COCUYO LATERAL IZQUIERDO
CHEVROLET LUV D-MAX	OBI-772	12/08/2016	RUPTURA STOP TRASERO DERECHO
HYUNDAI H-1	OBI-720	18/11/2016	DAÑOS STOP TRASERO, PUNTERA Y PARTE BOMPER COSTADO DERECHO

Tabla N°8. Datos de siniestralidad vial periodo 2015 – 2016

A continuación, se presenta la percepción en seguridad vial obtenida a través de la herramienta de evaluación del riesgo.

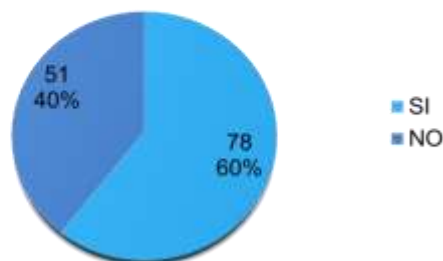
Con el fin de identificar el personal de acuerdo con el área de trabajo dentro de la entidad, se determinó tres áreas que compilan todos los cargos dispuestos para el cumplimiento de las funciones de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., las cuales se conforman así; administrativos, profesionales y técnicos.



Gráfica N°2. Rol del personal dentro de la entidad

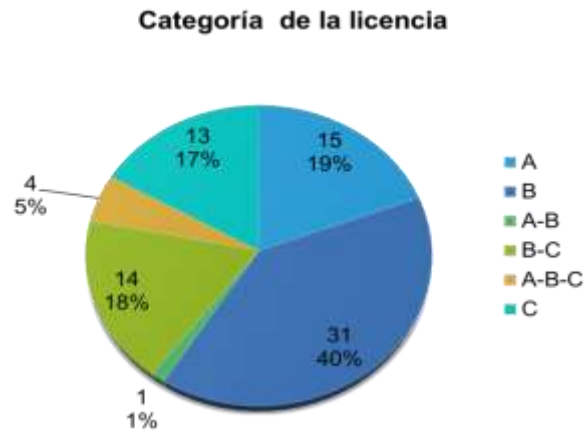
La encuesta fue diligenciada por un total de 129 personas las cuales indicaron el rol que ejercen dentro de la entidad, evidenciando que la mayoría de los servidores encuestados, fue personal con cargo Profesional con 62 personas, seguido por los Administrativos con 27 personas y técnicos con 11 personas, así mismo, 29 personas no aportaron información.

Personal con licencia de conducción



Gráfica N°3: Personal que posee licencia de conducción

Se observa que 78 personas, correspondientes al 60% de la población encuestada, poseen licencia de conducción, lo que puede indicar que es personal que opera vehículos con cierta frecuencia y que representan una parte vulnerable a la accidentalidad vial, independientemente del vehículo que operan y las características de sus desplazamientos.



Gráfica N°4: Categoría de la licencia de conducción

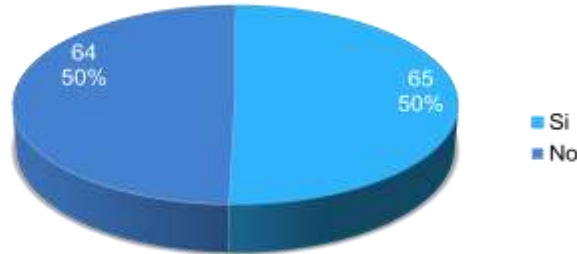
En la gráfica anterior se puede evidenciar la categoría de licencia que posee el personal de la entidad, información que servirá al momento de implementar los temas de capacitación en seguridad vial con miras a la reducción y prevención de accidentes viales.



Gráfica N°5: Restricciones para conducir

De 78 personas que conducen vehículos, 59 de ellas **No** tienen restricción para la operación de vehículos y 19 personas deben utilizar lentes.

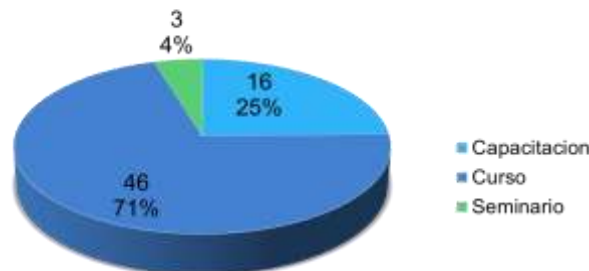
Formación en seguridad vial



Gráfica N°6: Formación en seguridad vial

64 personas, correspondientes al 50% del personal encuestado, respondieron que **NO** tienen formación en temas de seguridad vial, al igual se evidencia que de 78 personas que indicaron poseer licencia de conducción, 19 indican que no han recibido formación en seguridad vial.

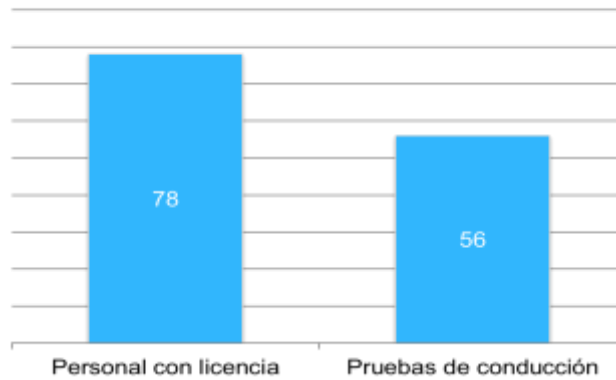
Tipo de formación en seguridad vial



Gráfica N°7: Tipo de formación en seguridad vial

Al indagar al personal acerca del tipo de formación que ha recibido en seguridad vial, el 71% nos indica que ha tomado cursos de seguridad vial, un 25% ha recibido capacitación en temas referentes y el 4% restante ha participado en seminarios.

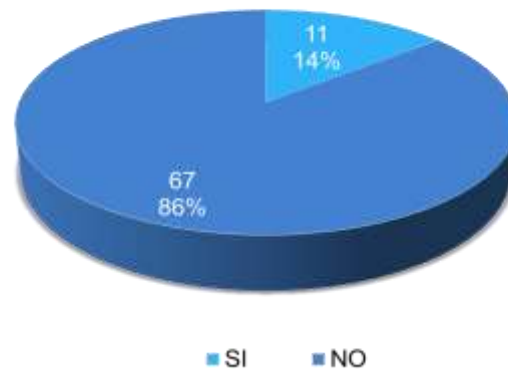
Pruebas de conducción de 67 personas con licencia



Gráfica N°8: Personal que ha realizado pruebas prácticas

De 78 personas que conducen, 22 personas no han realizado pruebas de este tipo, lo que indica que gran parte del personal que opera vehículos ha sido evaluado en conducción supervisada.

Infracciones de tránsito



Gráfica N°9: Personal que posee infracciones de tránsito

Otro aspecto a tener en cuenta es el nivel de infracciones que presenta el personal que posee licencia de conducción, de 78 personas, el 14% que corresponde a 11 personas manifiesta haber sido objeto de imposición de comparendos, el 86% restante manifiesta no haber sido objeto de imposición de comparendos.

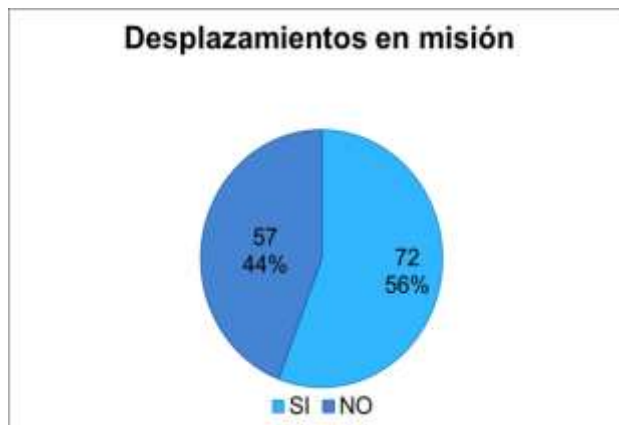


Gráfica N°10: Situación ante el SIMIT

Dentro del análisis de la información aportada, se observa que 11 personas han tenido comparendos por infracciones de tránsito en el último año, 9 han realizado el pago de sus obligaciones y 2 se encuentran en mora.

Los desplazamientos se clasifican en dos grupos, de acuerdo con la finalidad: En misión e In-Itinere.

En el proceso de evaluación del riesgo en seguridad vial se indaga al personal por los desplazamientos en actividades laborales (**En Misión**), para verificar el nivel de exposición en la vía pública, hallando que, de 129 personas encuestadas, 72 afirman realizar este tipo de desplazamientos en su actividad laboral.

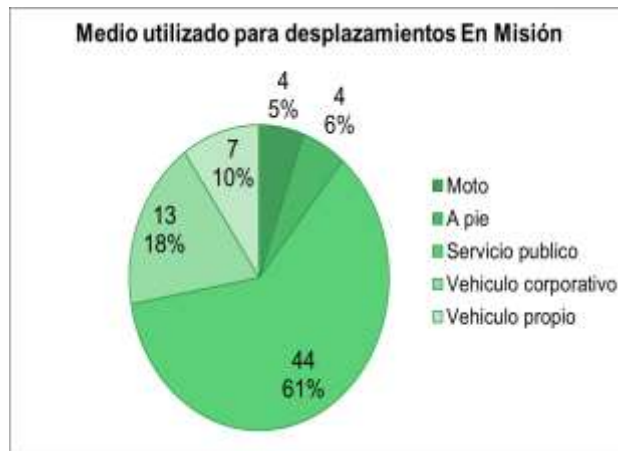


Gráfica N°11: Realización de desplazamientos En Misión



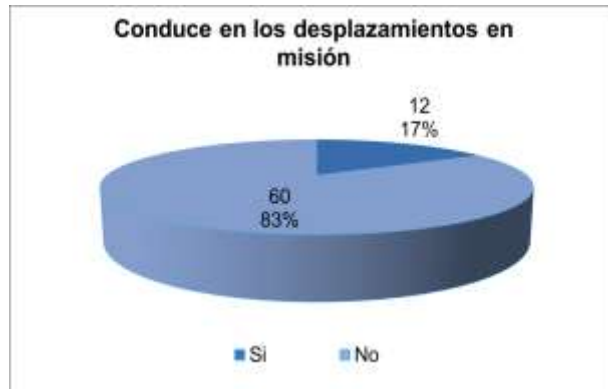
Gráfica N°12: Frecuencia de los desplazamientos

Con respecto a la frecuencia en este tipo de desplazamientos, se encontró que el 28% de las personas encuestadas realizan desplazamientos diariamente, un 32% al menos una vez por semana, 18% 1 o 2 veces al mes y el 22% restante lo hacen esporádicamente en el año.



Gráfica N°13: Medio de transporte para fines misionales

Para el desarrollo de los desplazamientos en misión la población encuestada indicó usar principalmente el transporte público, seguido del uso de los vehículos corporativos y en menor medida el vehículo o moto propia.



Gráfica N°14: Conduce en los desplazamientos En Misión

En la anterior grafica se observa que el 17% de las personas encuestadas que realizan este tipo de desplazamientos conducen vehículos para tal fin, el 83% restante utiliza otro tipo de medio para sus desplazamientos.



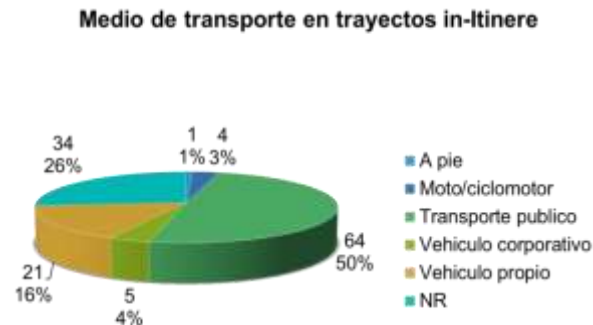
Gráfica N°15: Promedio Km diarios recorridos en misión

En el análisis realizado se tuvo en cuenta el promedio de kilómetros diarios recorridos en los desplazamientos en misión, evidenciando como dato relevante que únicamente el 17% del personal encuestado indicó que en estos desplazamientos transita más de 40 Km al día.



Gráfica N°16: Promedio de horas empleadas en desplazamientos en misión

Otro aspecto que se tuvo en cuenta es el tiempo de los desplazamientos en misión, se evidenció que el 59% del personal encuestado, emplea en promedio menos de 1 hora desplazándose, un 15% emplea entre 1 y 2 horas, 8% entre 2 y 4 horas y un 3% indicó emplear más de 4 horas.



Gráfica N°17: Medio de transporte en desplazamientos In Itinere

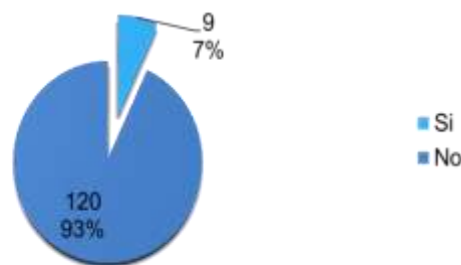
Los desplazamientos In Itinere, se realizan en un 16% en vehículo propio, 3% en motocicleta, el uso del transporte público en un 50%, vehículo corporativo 4% y el 26% de las personas no aportó información.



Gráfica N°18: Distancias recorridas In Itinere

En la gráfica anterior observamos como datos relevantes que un 16% del personal encuestado indicó recorrer entre 11 a 20 Kilómetros diarios en los desplazamientos in Itinere, otro 16% recorre de 21 a 30 Kilómetros, 13% de 1 a 10 Kilómetros, otro 13% indicó recorrer más de 40 Kilómetros, 9% de 31 a 40 Kilómetros y un 32% de los encuestados no aportaron información.

Accidentes de transito en los últimos 5 años



Gráfica N°19: Accidentes en los últimos 5 años

Del personal encuestado, el 7% ha estado involucrado en accidentes de tránsito en los últimos 5 años y un 93% manifestó no haber estado implicado en este tipo de eventos.



Gráfica N°20: Factores de riesgo en la vía



Gráfica N°21: Causas de riesgo en la vía

Según la información aportada por el personal se encontró que se perciben como principales factores de riesgo: El estado de la infraestructura vial y la imprudencia de los actores en la vía.

Con respecto a las causas que generan el riesgo los servidores señalaron que el estado de la vía, la intensidad del tráfico en conjunto con las condiciones climatológicas y los actos inseguros de los infractores representan las causas que incrementan la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito.

1.7.5 Definición Riesgos Viales

Riesgos potenciales a los cuales está expuesto el personal según su rol en la vía, clasificados por hábito y por entorno:

ROL	RIESGOS POR HÁBITO
Conductor	No cumplir los límites de velocidad establecidos
	No respetar las señales de tránsito
	No usar el cinturón de seguridad
	Distracción, por el uso de celular
	No mantener las dos manos en el volante
	No realizar a conciencia la inspección del vehículo
	No guardar distancia de seguridad con los demás vehículos
	Adelantar o cambiar de carril en línea continua
	vehículo en mal estado
	Estado de fatiga, sueño, cansancio
Motociclista	No cumplir los límites de velocidad establecidos
	Distracción, por el uso de celular
	No respetar las señales de tránsito
	No hacer uso adecuado de los carriles
	Adelantar entre vehículos
	vehículo en mal estado
Peatón	No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías
	No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular
	No respetar las señales de tránsito
o-Acompañante	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo

Tabla N°.9: Riesgos por hábitos

ROL	RIESGOS POR ENTORNO
Conductor	No ser tolerante frente a los errores de los demás
	Vías en mal estado
	Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones
	Intensidad del tráfico

	imprudencia de los demás actores de la vía
Motociclista	Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones
	imprudencia de los demás actores de la vía
	Intensidad del tráfico
Peatón	imprudencia de los demás actores de la vía
	Estado de las zonas por donde transita
Pasajero-Acompañante	Condiciones mecánicas del vehículo
	Comportamientos inseguros por parte del conductor

Tabla N°.10: Riesgos por entorno

1.7.6 Valoración de riesgos viales

En cumplimiento de la Resolución 1565 de 2014, se debe determinar el nivel de riesgo en seguridad vial, para esto se aplicaron los conceptos establecidos por la Guía Técnica Colombiana para determinación de riesgos GTC 45 de 2012, haciendo una adaptación a la seguridad vial.

1.7.7 La valoración del riesgo incluye

- La evaluación de los riesgos teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes.
- La definición de los criterios de aceptabilidad del riesgo.
- La decisión de si son aceptables o no, con base en los criterios definidos.

Nivel de riesgo	Significado	Explicación
I	NO ACEPTABLE	Situación crítica, corrección urgente
II	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO	Corregir o adaptar medidas de control
III	MEJORABLE	Mejorar el control existente
IV	ACEPTABLE	No intervenir, salvo que un análisis más preciso lo justifique

Tabla N°11: Clasificación de la aceptabilidad del riesgo

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR HÁBITOS			
ADMINISTRATIVO	Conductor	No cumplir los límites de velocidad establecidos	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No usar el cinturón de seguridad	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Distracción, por el uso de celular	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No mantener las dos manos en el volante	MEJORABLE
		No realizar a conciencia la inspección del vehículo	MEJORABLE
		No guardar distancia de seguridad con los demás vehículos	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Adelantar o cambiar de carril en línea continua	NO ACEPTABLE
		Vehículo en mal estado	MEJORABLE
		Estado de fatiga, sueño, cansancio	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	Peatón	No cruzar por los pasos y puentes	NO ACEPTABLE
		No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	NO ACEPTABLE
		No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular	NO ACEPTABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
Pasajero-Acompañante	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	MEJORABLE	

Tabla N°12: Aceptabilidad de riesgos por hábitos personal Administrativo

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR HABITOS			
PROFESIONAL	Conductor	No cumplir los límites de velocidad establecidos	MEJORABLE
		No respetar las señales de tránsito	MEJORABLE
		No usar el cinturón de seguridad	MEJORABLE
		Distracción, por el uso de celular	MEJORABLE
		No mantener las dos manos en el volante	MEJORABLE
		No realizar a conciencia la inspección del vehículo	MEJORABLE
		No guardar distancia de seguridad con los demás vehículos	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Adelantar o cambiar de carril en línea continua	NO ACEPTABLE
		Vehículo en mal estado	MEJORABLE
		Estado de fatiga, sueño, cansancio	MEJORABLE
	Peatón	No cruzar por los pasos y puentes	NO ACEPTABLE
		No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	NO ACEPTABLE
		No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular	NO ACEPTABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
Pasajero-Acompañante	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	MEJORABLE	

Tabla N°13: Aceptabilidad de riesgos por hábitos personal Profesional

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR HABITOS			
TECNICO	Motociclista	No uso o uso inadecuado de los elementos de protección	NO ACEPTABLE
		No cumplir los límites de velocidad establecidos	NO ACEPTABLE
		Distracción, por el uso de celular	NO ACEPTABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
		No hacer uso adecuado de los carriles	NO ACEPTABLE
		Adelantar entre vehículos	NO ACEPTABLE
		Vehículo en mal estado	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	Peatón	No cruzar por los pasos y puentes	NO ACEPTABLE
		No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	-Acompañante	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	MEJORABLE

Tabla N°14: Aceptabilidad de riesgos por hábitos personal Técnico

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR ENTORNO			
ADMINISTRATIVO	Conductor	No ser tolerante frente a los errores de los demás	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	MEJORABLE
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	Peatón	Imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Estado de las zonas por donde transita	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	Pasajero-Acompañante	Condiciones mecánicas del vehículo	MEJORABLE
		Comportamientos inseguros por parte del conductor	MEJORABLE

Tabla N°15: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Administrativo

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR ENTORNO			
PROFESIONAL	Conductor	No ser tolerante frente a los errores de los demás	MEJORABLE
		Vías en mal estado	MEJORABLE
		Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	MEJORABLE
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	Peatón	Imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Estado de las zonas por donde transita	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO

Pasajero-Acompañante	Condiciones mecánicas del vehículo	MEJORABLE
	Comportamientos inseguros por parte del conductor	MEJORABLE

Tabla N°16: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Profesional

ACEPTABILIDAD DE RIESGOS POR ENTORNO			
TECNICO	Motociclista	Vías en mal estado	NO ACEPTABLE
		Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	NO ACEPTABLE
		Imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE
		Intensidad del tráfico	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	Peatón	Imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Estado de las zonas por donde transita	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	Pasajero-Acompañante	Condiciones mecánicas del vehículo	MEJORABLE
		Comportamientos inseguros por parte del conductor	MEJORABLE

Tabla N°17: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Técnico

1.7.8 Matriz Riesgos Viales

Como evidencia del análisis y calificación de riesgos viales se realizó la matriz de riesgos viales.

1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES

DEFINICION DE PLANES DE ACCION					
	ACTIVIDADES	Viabilidad	Cronograma	Responsables	Presupuesto
1	Factor Humano	SI	SI	Talento Humano Secretaría General	SI
2	Factor Vehículo	SI	SI	Sub dirección Administrativa	SI
3	Infraestructura Segura	SI	SI	Sub dirección Administrativa	SI
4	Atención de victimas	SI	SI	Sub dirección Administrativa, Talento Humano y ARL	SI

1.8.1 Plan de Acción Factor Humano, vehículos Seguros, Infraestructura segura y Atención a victimas

Pilares	Peligro / Riesgo	Objetivo	Acciones	Mejores practicas
FACTOR HUMANO	Cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.	Generar conocimiento y actualización de la normativa vigente en tránsito y transporte.	Capacitación de normas de tránsito y transporte. Capacitación en el manual de señalización vial / Creación y divulgación de los controles de: Uso obligatorio del cinturón de seguridad,	Cumplir con los lineamientos y restricciones establecidos en las normas. (Uso del cinturón de seguridad, velocidad máxima permitida y cumplimiento de la señalización)

	Distracción, por el uso de celular.	Crear conciencia de la restricción del uso de celular en condiciones de operación, tránsito y movilidad.	Creación y divulgación de la Política del no uso de equipos de comunicación mientras se conduce / Capacitación en comportamiento y hábitos seguros.	Cumplir con los lineamientos y restricciones establecidos en las normas. (No uso de equipos de comunicación mientras se conduce, detener el vehículo en zona segura, uso de accesorios manos libres).
	Respeto y tolerancia con los demás usuarios de la vía	Practicar medidas de tolerancia y respeto ante comportamientos de usuarios en la vía	Capacitación en convivencia ciudadana / Sensibilización en accidentalidad vial y estadísticas.	Generar cultura ciudadana y potenciar valores de convivencia y respeto por los demás.
	Estado de fatiga, sueño o cansancio	Prevenir la ocurrencia de accidentes viales derivados de limitaciones Psico -físicas asociadas a la fatiga.	Capacitación sobre las limitaciones psico físicas en la conducción, hábitos de vida saludable / Política de control de horas de conducción y descanso.	Aplicar hábitos de vida saludable, cumplir la política de horas de conducción y descanso.
VEHICULOS SEGUROS	Inspección de los vehículos	Verificar las condiciones de seguridad y operación de los vehículos.	Capacitación en Vehículos Seguros. / Creación de formatos de inspección pre operacional diaria.	Realizar a conciencia la inspección diaria de los vehículos que utiliza para sus desplazamientos.
	Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos	Asegurar que los vehículos cumplan con las condiciones de operación y seguridad.	Creación y ejecución de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo.	Ejecutar de manera efectiva los planes de mantenimiento de acuerdo a las fechas establecidas o cuando se presenten fallas o averías mecánicas.

INFRAESTRUCTURA SEGURA	Estado de las vías	Identificar el deterioro, daños permanentes y temporales en la Infraestructura interna, así como, identificar posibles riesgos en las vías públicas o privadas utilizadas para la operación.	Análisis de vías e identificación de puntos críticos, daños permanentes o temporales, socialización de la información.	Identificar el deterioro, daños permanentes y temporales en la Infraestructura, teniendo en cuenta la participación de los conductores y demás personal de la entidad.
ATENCIÓN A VICTIMAS	Accidentes de tránsito	Asegurar la investigación de todos los accidentes de tránsito reportados en la entidad, para determinar sus causas reales y establecer acciones que permitan prevenir la ocurrencia de más situaciones similares.	Creación de un grupo interdisciplinario capacitado acorde a las necesidades de los diferentes incidentes o accidentes en los cuales se involucran vehículos o actores viales de la entidad. Creación del proceso de investigación de accidentes que consiste en la determinación de las causas directas o indirectas que intervinieron en el accidente o incidente, mediante el análisis de los hechos y el establecimiento de las medidas en orden de prioridades para un control más efectivo.	Determinar e implementar acciones para minimizar la ocurrencia de accidentes presentados de forma recurrente o derivadas del análisis de las estadísticas de accidentalidad de la entidad. Cuando una investigación de accidente de tránsito revela que la persona o personas cometieron una falla aparente, este hecho debe ser señalado y la intención principal deberá ser la de remediar la situación y prevenir nuevos eventos similares

Tabla N°18: Planes de acción riesgos viales

1.8.2 Viabilidad de planes de acción

Como se evidencia en el cuadro del punto 1.8, los planes mencionados son viables y se cuenta con presupuestos para el desarrollo de las actividades.

1.9 IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV

1.9.1 Cronograma implementación

MES / SEMANA	ACTIVIDAD	DESCRIPCION
ABRIL 3 SEMANA	Formación en técnicas de habilidad en seguridad vial en zona urbana y rural a conductores de la planta de personal	ARL POSITIVA
MAYO 1	Sensibilización Programa de Seguridad Vial	Concientización sobre la importancia del PSEV, a través de envío de información por (power point). Google formularios
MAYO 2	Importancia del Programa de Seguridad Vial	Beneficios conocimiento PESV y aplicación vida diaria
MAYO 3	Inicio programa conocimiento Código nacional de Tránsito	Envío de encuesta a través de Google formularios
MAYO 4	Evaluación e informes sobre la 1 etapa de sensibilización	Tabulación y presentación de informes.
JUNIO 1	Disposiciones Generales Código nacional de Tránsito	Envío de encuesta a través de Google formularios
JUNIO 2	Régimen Nacional de Tránsito	Envío de encuesta a través de Google formularios
JUNIO 3	Normas de Comportamiento, Reglas Generales y educación	Envío de encuesta a través de Google formularios
JUNIO 4	Normas de Comportamiento, Reglas Generales y educación	Envío de encuesta a través de Google formularios

JULIO 1	Normas de Comportamiento, Reglas Generales y educación	Envío de encuesta a través de Google formularios
JULIO 2	Normas de Comportamiento, Reglas Generales y educación	Envío de encuesta a través de Google formularios
JULIO 3	Normas de Comportamiento, Reglas Generales y educación	Envío de encuesta a través de Google formularios
JULIO 3	Formación en técnicas de habilidad en seguridad vial en zona urbana y rural a conductores de la planta de personal	ARL POSITIVA
JULIO 4	Evaluación e informes sobre la 2 etapa de sensibilización	Tabulación y presentación de informes.
AGOSTO 1	Experiencia Vivencial, Pendiente por verificar la actividad a Desarrollar	Secretaría Movilidad / Cultura Ciudadana
AGOSTO 2	Experiencia Vivencial, Pendiente por verificar la actividad a Desarrollar	Secretaría Movilidad / Cultura Ciudadana
AGOSTO 3	Evaluación al programa y mejora continua	Envío de encuesta a través de Google formularios
AGOSTO 4	Evaluación e informes sobre la 2 etapa de sensibilización	Tabulación y presentación de informes.
SEPTIEMBRE 1	Conocimiento sobre sanciones y procedimientos Código Nacional de Tránsito	Envío de encuesta a través de Google formularios
SEPTIEMBRE 2	Conocimiento sobre sanciones y procedimientos Código Nacional de Tránsito	Envío de encuesta a través de Google formularios

SEPTIEMBRE 3	Comparendos y Recursos	Envío de encuesta a través de Google formularios
SEPTIEMBRE 4	Examen de Embriaguez y alcoholemia (teórico) Código nacional de tránsito	Envío de encuesta a través de Google formularios
OCTUBRE 1	Evaluación e informes sobre la 3 etapa de sensibilización	Tabulación y presentación de informes.
OCTUBRE 2	Normas sobre Agentes de Tránsito y Transporte	Verificar Consejo Col. Seguridad- Policía Nacional
OCTUBRE 2	Formación en técnicas de habilidad en seguridad vial en zona urbana y rural a conductores de la planta de personal	ARL POSITIVA
OCTUBRE 3	Señales Reglamentarias	Envío de encuesta a través de Google formularios
OCTUBRE 4	Señales Reglamentarias	Envío de encuesta a través de Google formularios
NOVIEMBRE 1	Señales Reglamentarias	Envío de encuesta a través de Google formularios
NOVIEMBRE 2	Señales Reglamentarias	Envío de encuesta a través de Google formularios
NOVIEMBRE 3	Señales Reglamentarias	Envío de encuesta a través de Google formularios
NOVIEMBRE 4	Evaluación e informes General programa	Tabulación y presentación de informes.
DICIEMBRE 1	Mapa con direcciones funcionarios y posibles rutas de	

	desplazamiento	
FECHA SIN CONFIRMAR	Señalización Parqueadero o Mantenimiento (Manzana Liévano, Archivo e Imprenta)	Subdirección Administrativa / Arquitecto Carlos Hernández
FECHA SIN CONFIRMAR	Capacitación Manejo Defensivo	Externo
FECHA SIN CONFIRMAR	Capacitación de Accidentes de Tránsito (reporte)	ARL POSITIVA

1.9.4 Presupuesto para implementar el PESV

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., está comprometida con la ejecución del PESV, y para los efectos, la entidad destinara los recursos físicos, financieros, humanos y tecnológicos que garantizarán la ejecución de las diferentes acciones para el desarrollo del mismo.

Las siguientes actividades planteadas se encuentran presupuestadas y está pendiente por actualización de valores y aprobación de los mismos por parte del comité vial.

1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN

1.10.1 Indicadores del Plan Estratégico

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. definió como mecanismo objetivo para el seguimiento del desarrollo del Plan estratégico de seguridad vial, la revisión de la evolución e impacto de los planes de acción implementados, los siguientes indicadores, los cuales serán objeto de revisión trimestralmente por parte del Comité de Seguridad Vial para la toma de decisiones.

Para la medición de los indicadores, se toma como fuente los informes de accidentalidad, la programación de vehículos para mantenimiento y sus

respectivas fichas técnicas, control de asistencia a capacitación y actas de capacitación y el cumplimiento de las actividades referentes al PESV programadas.

TIPO DE INDICADOR	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN	META	RESPONSABLE	FRECUENCIA	MEDICION
Resultado	Número de accidentes de tránsito en el periodo	Prevenir la ocurrencia de accidentalidad vial en la entidad	Igual al 10%	C S V	Trimestral	(No. De accidentes de tránsito ocurridos en el periodo / No. De accidentes del periodo anterior)x100
Actividad	Personal capacitado y sensibilizado en Seguridad Vial	Cobertura de personal capacitado y sensibilizado en seguridad vial	100% del personal capacitado	C S V	Trimestral	(No. De personas capacitadas en seguridad vial / No. De personas programadas para la capacitación)x100
Actividad	Cumplimiento de los programas de mantenimiento de los vehículos	Asegurar el cumplimiento del programa de mantenimiento de vehículos propios	100% mantenimientos realizados	C S V	Trimestral	(No. De vehículos con mantenimiento ejecutado/No. De vehículos programados para mantenimiento)x100
Actividad	Programación y ejecución de actividades del PESV	Garantizar la programación y ejecución de las actividades del PESV	80% actividades ejecutadas	C S V	Trimestral	(No. De actividades realizadas / No. De actividades programadas)x100

Tabla N°. 19: Indicadores del PESV

1.10.2 Auditorías

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., garantizará, además de la medición trimestral de los indicadores anteriormente mencionados, un plan de auditorías internas de forma anual. En los procesos de auditoría se deberá generar recomendaciones para que se tomen acciones correctivas cuando existan debilidades en materia de seguridad vial.



Estas recomendaciones deberán ser fácilmente identificables, asignar una persona que sea responsable de ejecutarlas en un período de tiempo determinado.

2.COMPORTAMIENTO HUMANO

2.1 Procedimiento de selección de conductores

2.1.1 Perfil del Conductor

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., para la selección de conductores, se rige bajo las directrices de la Resolución 455 del 4 de octubre del 2016, *“Por la cual se modifica el Manual ESPECÍFICO de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.”* ([Ver Anexo 8. Resolución 455 del 2016](#)).

La Alcaldía Mayor no cuenta con Conductores Tercerizados, se sub contrato con una empresa Jurídica idónea, quien suministra vehículos y conductores. Contrato # 871 de 2016 el cual se puede evidenciar en “Colombia compra eficiente”.

2.1.2 Procedimiento de vinculación para conductores

La Secretaría General cuenta con un procedimiento para la vinculación de los servidores. ([Ver Anexo 9. Procedimiento vinculación de personal](#)).

Todas las personas que sean contratadas con el cargo de conductor para la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C y/o se le asigne un vehículo de la entidad, deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- ✓ Ser mayor de 18 años.
- ✓ Ser bachiller (anexar certificados de estudios).
- ✓ Realizar los exámenes médicos.
- ✓ Tener al menos dos (2) años de experiencia en conducción.



- ✓ Tener licencia de conducción vigente acorde con el tipo de vehículo a conducir.
- ✓ Encontrarse a paz y salvo por concepto de multas e infracciones de tránsito de acuerdo con los registros de las autoridades de tránsito (RUNT y SIMIT).
- ✓ Presentar fotocopia de cédula de ciudadanía o de extranjería.
- ✓ No reportar antecedentes en Procuraduría, Contraloría y Policía Nacional.
- ✓ Realizar y aprobar las pruebas teórico-prácticas de conducción de manejo preventivo.

Se verificará que los conductores que en la actualidad trabajan para la entidad cumplan los requisitos establecidos y cuenten con un certificado de curso de manejo preventivo vigente.

2.2.2 PRUEBAS DE INGRESO PARA CONDUCTORES

Las pruebas que realiza la entidad a través de una IPS habilitada por la Secretaría de Salud y Ministerio de Salud contrato No 4232000-399-2017 Bienestar y Salud Empresarial S.A.S son:

- ✓ Exámenes Médicos Ocupacionales
- ✓ Osteomuscular
- ✓ Exámenes Psicosensométricos
- ✓ Visiometría
- ✓ Audiometría

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Para dar cumplimiento a los requerimientos de la Resolución 1565 de 2014 se incluyó dentro de los exámenes Psicosensométricos los siguientes:

- ✓ Examen de coordinación motriz

- ✓ Examen de psicología

2.2.4 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES

Pruebas preventivas a conductores

Las pruebas preventivas que se están aplicando a los conductores son las siguientes:

- **Exámenes médicos periódicos:** Cada año.
- **Exámenes Psicosensométricos:** Cada vez que se requiera la refrendación de la licencia de conducción.
- **Prueba Teórica:** Cada vez que se realicen las capacitaciones.
- **Prueba Práctica:** Cada año.

2.2.6 Prueba teórica

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. realizará una prueba teórica de conocimiento sobre normatividad y de factores de conducción, diseñada por una entidad idónea en la materia que permite medir el grado de conocimiento: La Secretaría General adelanta proceso con el Sena.

El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, es un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, Adscrito al Ministerio del Trabajo de Colombia. Ofrece formación gratuita con programas técnicos, tecnológicos y complementarios que, enfocados en el desarrollo económico, tecnológico y social del país, entran a engrosar las actividades productivas de las empresas y de la industria, para obtener mejor competitividad y producción con los mercados globalizados.

2.2.8 Prueba práctica

Esta será realizada por una persona o ente idóneo, en un vehículo que tenga igual o similares condiciones del vehículo que se va a operar, el evaluador deberá contar con las competencias para la aplicación de la prueba, se realizará utilizando una vía urbana para poder medir la pericia, hábitos y habilidades en la conducción, su capacidad de manejo y reacción; para los efectos de evaluación se utilizara el formato definido por el evaluador en el que se tendrán en cuenta criterios como revisión de luces, llantas, niveles de fluidos, documentación; igualmente se evalúan los hábitos de conducción como el arranque del vehículo,



estabilidad, control de cambios, estacionamiento, señalización, normatividad, tránsito, toma de decisiones, comportamiento y seguridad.

La Secretaría General adelanta proceso con el Sena.

El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, es un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, Adscrito al Ministerio del Trabajo de Colombia. Ofrece formación gratuita con programas técnicos, tecnológicos y complementarios que, enfocados en el desarrollo económico, tecnológico y social del país, entran a engrosar las actividades productivas de las empresas y de la industria, para obtener mejor competitividad y producción con los mercados globalizados.

2.4 Capacitación en Seguridad Vial

2.4.1 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

Programa de capacitación en seguridad vial, el cual además contara con capacitadores del SENA, del Centro de Tecnologías del Transporte.

[Ver Anexo 9. Programa de capacitación](#)

La entidad dará inicio a capacitaciones en Seguridad Vial teniendo en cuenta los siguientes temas:

- ✓ Normatividad: En el Cronograma Adjunto se contempla la capacitación en el Código Nacional de Tránsito.
- ✓ Formación en técnicas en Seguridad vial
- ✓ Capacitación en Manejo defensivo
- ✓ Capacitación en Reporte e Investigación de Accidentes ante la ARL
- ✓ Se realizarán evaluaciones periódicas a través de la plataforma google drive para todos los servidores públicos y para el caso de los conductores se realizará de manera presencial, son 4 evaluaciones en el año y deberá cada una de ellas tener una calificación mínimo de 75 sobre 100.

2.5 Control Documentación Conductores

El departamento de Talento Humano, cuenta con un control de documentación de los conductores el cual reposa en los archivos de Talento Humano de cada funcionario.

Para el caso de los comparendos, será la Subdirección administrativa quien estará a cargo semanalmente de verificar los comparendos de los conductores.

2.5.1 Información de los conductores

El responsable asignado se encargará de garantizar la actualización y la trazabilidad de la información contenida en el sistema de información con el que cuenta la Secretaría General.

La base de datos es la siguiente:

- Nombres y Apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Grupo de trabajo al que pertenece
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en la conducción
- Tipo de licencia de conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana
- Acciones de seguridad vial realizada

Información de los conductores Para el caso de los no propios, en el momento no se cuenta con ellos, de llegar a contar con este tipo de personal se les exigirá que deben cumplir con los requerimientos sobre el programa tanto como los conductores propios y en las mismas frecuencias.



PROTOCOLO DE CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES PROPIOS Y TERCERIZADOS

La documentación correspondiente a los conductores propios se encuentra en el departamento de Talento Humano y de los vehículos Tercerizados se encuentra en la oficina de contratación.

2.5.4 Reporte de comparendos

La entidad cuenta con un responsable encargado de efectuar el seguimiento de las infracciones de tránsito cometidas por los conductores y de hacer entre otras el debido control al pago de las infracciones con las que haya suscrito acuerdo de pago de manera que se pueda verificar el cumplimiento de las mismas.

Para efectos de seguimiento se realiza el siguiente procedimiento:

- ✓ Mensualmente se realiza la consulta con el número de cedula de todos los conductores vinculados a la entidad.
- ✓ Una vez se evidencia la existencia de una infracción se le envía una notificación formal con copia de la impresión del Simit para que proceda a acercarse a ponerse al día con su obligación.
- ✓ Se realiza el seguimiento para garantizar que se efectué el pago del comparendo o suscriba acuerdo de pago
- ✓ En caso que el conductor no cuente con los recursos para el pago de las infracciones la entidad concede un plazo para el pago o suscripción de acuerdo.
- ✓ El responsable del control de comparendos, remite de forma periódica un informe a la Subdirección de Servicios Administrativos, sobre las infracciones que representen riesgos para la seguridad vial y en las cuales se reflejen malos hábitos de conducción, así como, las reincidencias en comparendos para proceder con el respectivo proceso disciplinario bajo el respeto del debido proceso.

2.6 POLITICAS DE REGULACIÓN DE LA ENTIDAD

	ACTIVIDADES	PROTOCOLO	RESPONSABLE	MECANISMOS
1	Control de alcohol y drogas	Proceso Resolución	TH	Aleatorio hasta completar la totalidad
2	Regulación horas de conducción	Circular (xxx horarios)	SUB DIREC ADMON	
3	Regulación de velocidad	folleto	SUB DIREC ADMON	Encuesta Directivos
4	Uso del cinturón de seguridad	folleto	SUB DIREC ADMON	Encuesta Directivos
5	Uso de EPPS	De acuerdo ARL No se requiere	TH	
6	Uso de equipos bidireccionales	folleto	SUB DIREC ADMON	Encuesta Directivos

2.6.1 Política contra el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas

Política contra el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas
La Secretaría General con apoyo de la ARL viene desarrollando un programa para la prevención del consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas el cual contiene la política que regula este tema. [\(Ver Anexo 10. Programa de prevención del consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas.\)](#)

Así mismo se encuentra en proceso de aprobación el procedimiento para la realización de pruebas de alcoholimetría a los servidores. [\(Ver Anexo 11. Procedimiento para la identificación de los niveles de alcohol a través de aire espirado\).](#)

2.6.2 Regulación de horas de conducción y descanso

De acuerdo con las características de operación de vehículos en la entidad, no se contemplan jornadas extensas de conducción, por lo cual se considera que no es aplicable este requerimiento. Como medida preventiva para minimizar la ocurrencia de incidentes en la conducción por efectos de fatiga o cansancio acumulado, se determinó como control el mantener tiempos máximos de conducción y pausas activas, cada vez que el conductor recorra 3 horas continuas deberá realizar una pausa de mínimo 15 minutos, en la cual es recomendable

realizar ejercicios de estiramiento, ante cualquier síntoma de fatiga el conductor debe detener la marcha.

2.6.3 Regulación de la velocidad

Es obligatorio cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito y demás normas concordantes, referentes a los límites de velocidad; teniendo en cuenta que la velocidad representa un aspecto muy importante dentro de la Seguridad Vial, se establecen como velocidades máximas permitidas las siguientes:

80 KM / H: En vías nacionales

60 KM / H: En vías urbanas

50 KM / H: En vías de entrada a cascos urbanos

30 KM / H: En vías rurales sin pavimentar

30 KM / H: En sectores escolares o de alto flujo de peatones

10 KM / H: Circulación en parqueaderos uso de la entidad

Estos límites de velocidad deben reducirse en caso de que las condiciones climáticas adversas así lo requieran y están sujetos a lo establecido por las autoridades locales del área de influencia.

En todo caso y respecto de los límites de velocidad señalados, se deberá atender de forma prioritaria la señalización dispuesta en las vías para estos efectos.

Para el efectivo control de la misma se utilizará el seguimiento a infracciones de tránsito por exceso de velocidad llevando a cabo un control mensual de la reincidencia que permita retroalimentar estas disposiciones y se hará entrega de un folleto que hace referencia al tema.

2.6.4 Uso obligatorio del cinturón de seguridad

Se establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad debidamente abrochado para todos los conductores y pasajeros en los asientos delanteros y posteriores durante todo el recorrido.

Es responsabilidad del conductor antes de poner en marcha el vehículo, colocarse el cinturón de seguridad correctamente y hacer la recomendación a los pasajeros que deban usarlo. Se están elaborando folletos donde se contempla el adecuado uso del cinturón el cual será entregado a los conductores y se guardará registro de la entrega.

2.6.5 Uso de equipos de comunicación mientras se conduce

Conscientes de la alta peligrosidad que representa conducir un vehículo y usar equipos de comunicación al mismo tiempo y teniendo en cuenta los efectos negativos en la seguridad al conducir, se prohíbe expresamente el uso de dispositivos móviles tales como teléfonos inteligentes, celulares, mp3 o mp4, reproductores con audífonos, ipad's, tabletas, radios de telecomunicaciones, avantel y demás que ocasionen la distracción del conductor. Lo anterior también incluye la prohibición de leer o responder mensajes de texto o sostener chats.

Para comunicarse, el conductor del vehículo deberá verificar la posibilidad de detener la marcha, aplicando las medidas necesarias de prevención, conforme lo establecen las normas de tránsito, asegurando que no se estacione en vías prohibidas que le puedan ocasionar la imposición de una infracción de tránsito o un accidente por imprudencia al momento de estacionarse. Se están elaborando folletos donde se contempla la prohibición de los equipos bidireccionales mientras conduce el cual será entregado a los conductores y se guardará registro de la entrega.

3. VEHÍCULOS SEGUROS

3.1 Mantenimiento preventivo

El Plan de mantenimiento vehicular está sujeto a lo determinado por el fabricante de cada uno de los vehículos y es efectuado por los proveedores idóneos, así mismo.

Plan de mantenimiento preventivo

La Subdirección Administrativa es la responsable de programar y verificar el mantenimiento del parque automotor de la Secretaría General, y de mantener al día el cumplimiento de las revisiones Técnico mecánicas, cumpliendo con los estándares definidos por el Gobierno Nacional.

Cada 4.900 Kilómetros de recorrido del vehículo, se solicita por escrito el mantenimiento preventivo a la Subdirección de Servicios Administrativos la cual dentro de los tres (3) días siguientes expedirá la autorización respectiva para que dentro de los dos (2) días siguientes se presente el vehículo al taller.

3.1.1 Hoja de vida de los vehículos

Cada uno de los vehículos de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., cuenta con una carpeta en la cual se consigna la siguiente información:

- Placas del vehículo
- Línea
- Modelo
- Marca
- Color
- Número de chasis
- Número de motor
- Cilindraje
- Uso del vehículo
- SOAT- Fecha de vigencia
- Revisión Técnico Mecánica - Fecha de vigencia
- Número de la Licencia de tránsito
- Especificaciones técnicas del vehículo
- Dotación del vehículo
- Relación de los mantenimientos realizados

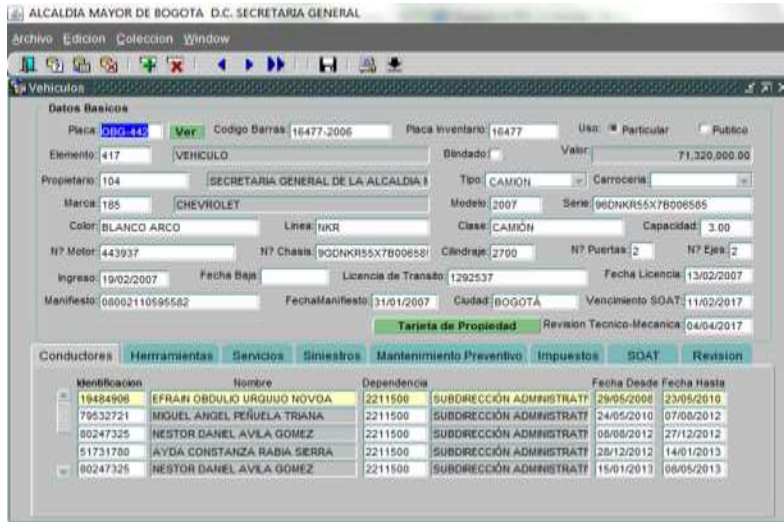
3.1.2 Información de los vehículos

Cada vehículo se encuentra incluido en el Sistema de Información en el cual se puede verificar la información General, así como, el cumplimiento y trazabilidad de los mantenimientos realizados.

Dentro del Sistema de Información se incluye la información relacionada con:

- Placas del vehículo
- Servicio
- Marca
- Modelo
- Tipo de vehículo
- Número de motor
- Número de Chasis
- Responsable del vehículo
- Área asignada
- Datos de la matrícula

- Ubicación
- SOAT- Fecha de vigencia
- Revisión técnico mecánica - Fecha de vigencia.
- Pólizas.
- Reporte de comparendos.
- Reporte de incidentes y accidentes.
- Trazabilidad de los mantenimientos preventivos.
- Trazabilidad de los mantenimientos correctivos.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA GENERAL

archivo Edición Colección Window

Vehiculos

Datos Basicos

Placa: **290-443** Var: Código Barras: 16477-2006 Placa Inventario: 16477 Usa: Particular Publica

Elemento: 417 VEHICULO Blindado: Valor: 71,320,000.00

Propietario: 104 SECRETARIA GENERAL DE LA ALCALDIA Tipo: CAMION Carrocena:

Marca: 185 CHEVROLET Modelo: 2007 Serie: 96DNKR55X7B006585

Color: BLANCO ARCO Linea: IUKR Clase: CAMION Capacidad: 3.00

Nº Motor: 443937 Nº Chasis: 96DNKR55X7B006585 Cilindros: 2700 Nº Puertas: 2 Nº Ejes: 2

Ingreso: 19/02/2007 Fecha Baja: Licencia de Tránsito: 1292537 Fecha Licencia: 13/02/2007

Manifiesto: 06002110595582 Fecha Manifiesto: 31/01/2007 Ciudad: BOGOTÁ Vencimiento SOAT: 11/02/2017

Tarjeta de Propiedad Revisión Técnico-Mecánica: 04/04/2017

Conductores Herramientas Servicios Sinistros Mantenimiento Preventivo Impuestos SOAT Revision

Modificación	Nombre	Dependencia	Fecha Desde	Fecha Hasta
19484906	EFRAÍN OBDULIO URQUIUO NOVQA	2211500	SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATI	29/05/2008 23/05/2010
79532721	MIQUEL ANGEL PEÑUELA TRIANA	2211500	SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATI	24/05/2010 07/08/2012
80247325	NESTOR DANIEL AVILA GOMEZ	2211500	SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATI	08/08/2012 27/12/2012
51731780	AYDÁ CONSTANZA RABIA SERRA	2211500	SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATI	28/12/2012 14/01/2013
80247325	NESTOR DANIEL AVILA GOMEZ	2211500	SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATI	15/01/2013 08/05/2013

Imagen N°2: Evidencia Sistema de información de los vehículos

3.1.8 Idoneidad personal que realiza mantenimientos preventivos y correctivos.

La entidad garantiza que el mantenimiento de los vehículos propios es realizado por los talleres autorizados, los cuales cuentan con la idoneidad, infraestructura y tecnología requerida para tal fin, así mismo en este momento cuenta con un contrato de prestación de servicios con un Técnico Automotriz del SENA.

3.2 Mantenimiento Correctivo

Se estableció un cronograma correspondiente al mantenimiento correctivo, y se empezó a llevar un registro de los cambios realizados. Se realiza un contrato con

un tercero quien es el idóneo para hacer el mantenimiento dependiendo de la(s) piezas que se requieran cambiar.

En este momento cuenta con un contrato de prestación de servicios con un Técnico Automotriz del SENA.

3.2.2 Protocolo en caso de avería o falla mecánica

[\(Ver Anexo 12. Procedimiento administración parque automotor\).](#)

3.3 Chequeo Pre operacional

3.3.1 Procedimiento de inspección diaria de los vehículos

Conforme a lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., tiene establecida la realización de la inspección diaria de cada vehículo, los reportes que resulten de las revisiones pre-operacionales quedarán consignados en el formato respectivo. [\(Ver Anexo 13. Formato inspección pre operacional\).](#)

Por su parte es deber del conductor informar cualquier anomalía o novedad que evidencie en la revisión del vehículo.

- Auditorias de verificación del diligenciamiento del formato pre operacional están a cargo del TECNICO AUTOMOTRIZ del SENA.

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA

4.1 Infraestructura Interna

4.1.1 Revisión entorno físico

En el análisis realizado a las instalaciones de la entidad, se llevó a cabo la revisión de las vías peatonales de ingreso y salida de los servidores, ingreso a los parqueaderos, vías de circulación de los vehículos y estacionamientos. No se adjunta plano de los parqueaderos por Seguridad; y se incluye en el cronograma el mantenimiento de la señalización correspondiente a:

- ✓ Manzana Liévano
- ✓ Archivo

✓ Imprenta

4.1.2 Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones



Imagen N°3: Zona de ingreso y salida de los peatones



Imagen N°4: Zonas de tránsito peatonal

Se evidenció que no existe conflicto entre las zonas de circulación de los vehículos y las zonas de desplazamiento peatonal.

4.1.3 Zonas de ingreso y salida de los vehículos



Imagen N°5: Demarcación y delimitación de zonas de ingreso de los vehículos

Las zonas de ingreso y salida de los vehículos se encuentran delimitadas y demarcadas, es importante tener en cuenta la instalación de señales reglamentarias para la regulación de la velocidad a la entrada de los parqueaderos.

4.1.4 Parqueaderos



Imagen N°6: Demarcación y delimitación zonas de tránsito de peatones en el parqueadero

Se evidencia la demarcación y delimitación de las zonas de tránsito peatonal dentro de los parqueaderos.



Imagen N°7: Demarcación y delimitación de zonas internas de parqueo



Imagen N°8: Demarcación y delimitación de zonas de tránsito vehicular



Imagen N°9: Demarcación y delimitación de zonas de tránsito vehicular

Aunque se cuenta con una demarcación horizontal en las zonas de tránsito vehicular, se recomienda la instalación de señalización vertical reglamentaria para la regulación de la velocidad al interior de los parqueaderos, así como la instalación de reductores de velocidad en las zonas donde hay tránsito de peatones, la cual se realizara de acuerdo al cronograma establecido. El cual se adjunta.



Imagen N°10: Definición y delimitación parqueo de motos



Imagen N°11: Definición y delimitación parqueo de bicicletas

Se evidenció que se tienen definidas las zonas de parqueo para cada tipo de vehículo.

4.1.5 Mantenimiento de la señalización

La Subdirección de Servicios Administrativos es la responsable del control y mantenimiento de los parqueaderos y su señalización y realizara mantenimiento este año, de acuerdo al cronograma establecido. **Que se adjunta en el cronograma de actividades del PESV.**

4.1.6 Infraestructura externa

La actividad social de la entidad no es la prestación de transporte de pasajeros y/o de mercancías, por tal razón no es aplicable este requerimiento.

Los desplazamientos externos comúnmente se realizan por actividades propias de la entidad.

Los riesgos de los desplazamientos en las zonas urbanas, serán cubiertos mediante la sensibilización relacionada con la movilidad segura.

5. ATENCIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

5.1 Atención a víctimas

5.1.1 Protocolo para atención a víctimas

La Secretaría General ha establecido el procedimiento a seguir en caso de que un servidor se vea involucrado en este tipo de eventos el cual se encuentra en actualización en la Resolución 298 de 2011.

5.1.2 Divulgación de protocolos

La Alcaldía Mayor de Bogotá cuenta en la intranet con una pestaña la cual se denomina “Protocolos frente a emergencias”, donde al hacer “click” en la pestaña protocolo frente a emergencias se abre una ventana y se identifican los diferentes riesgos.

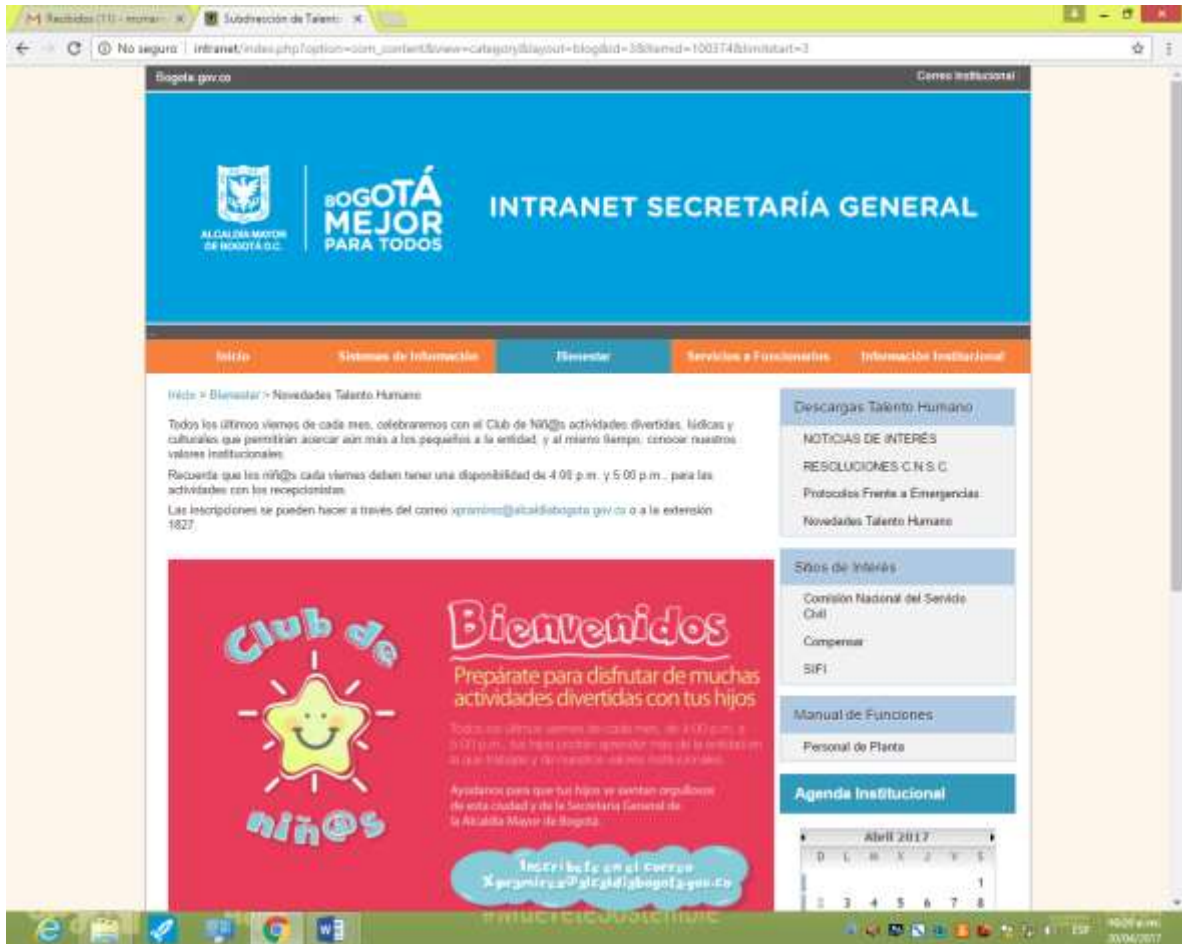


Imagen N°12: Evidencia Divulgación protocolos

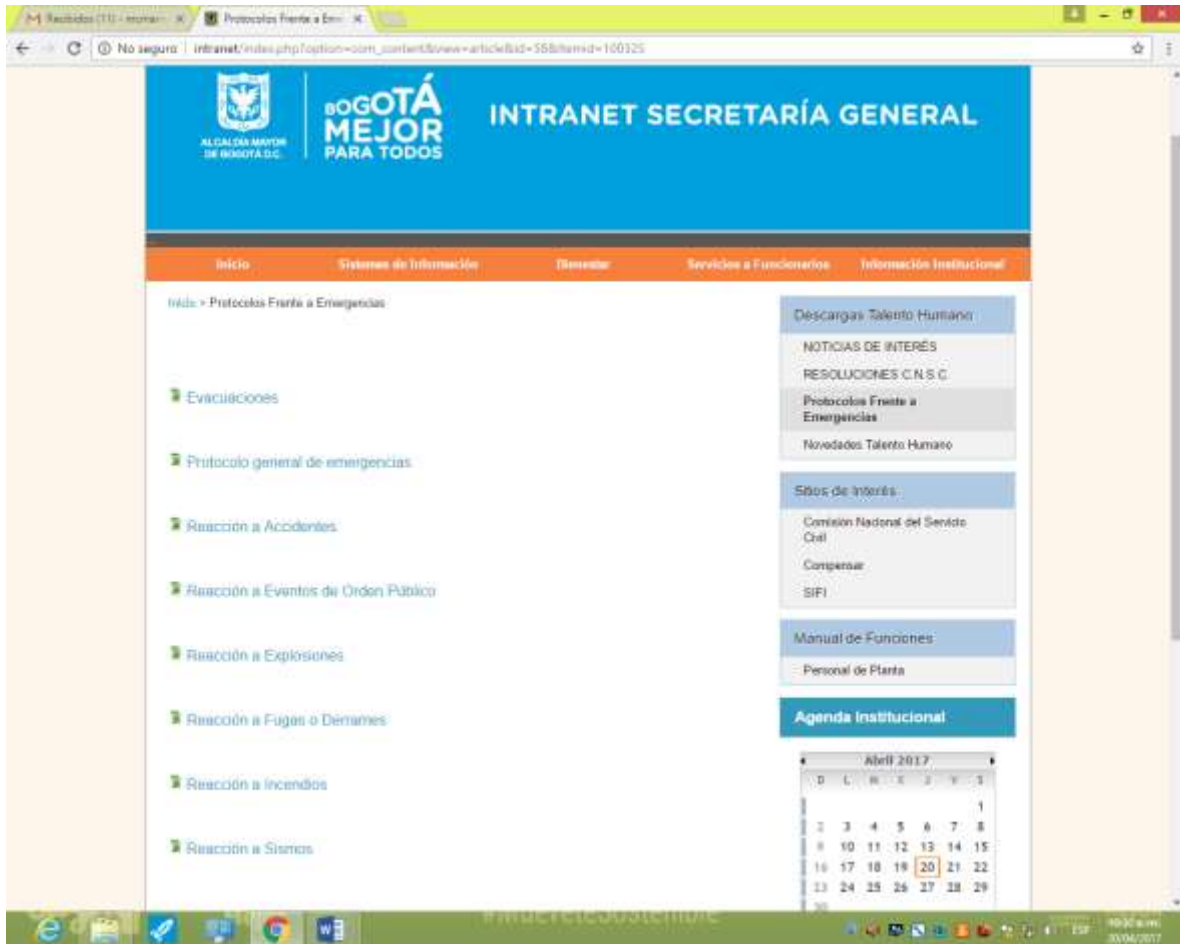


Imagen N°13: Evidencia Divulgación diferentes riesgos

5.2 Investigación de accidentes de tránsito

Para la investigación de accidentes laborales viales la Secretaría General, ha definido aplicar el procedimiento de investigación de accidentes e incidentes de trabajo. ([Ver Anexo 14. Procedimiento Notificación de incidentes, actos y/o condiciones inseguras y reporte de accidentes de trabajo](#)).

En la Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría General no ha habido accidentes mortales o graves, solo incidentes de tránsito, aunque se incluirá dentro de las capacitaciones que van adjuntas en el cronograma los procedimientos y protocolos.



- ✓ Lecciones aprendidas existe un Protocolo en Talento Humano y se encuentra en este momento en actualización.
- ✓ Desarrollo de indicadores el cual lo realizará Talento Humano.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ANEXOS

1. Resolución 633 de 2016 “Por la cual se conforma el Comité de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C
2. Resolución 298 de 2011
3. Matriz de Riesgos viales
4. Evaluación realizada
5. Ficha técnica proceso contratación vehículos
6. Formato encuesta de riesgo vial
7. Cronograma actividades PESV
8. Resolución 455 del 2016
9. Procedimiento vinculación de personal
10. Programa de prevención del consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas.
11. Procedimiento para la identificación de los niveles de alcohol a través de aire espirado
12. Procedimiento administración parque automotor
13. Formato inspección pre operacional
14. Procedimiento Notificación de incidentes, actos y/o condiciones inseguras y reporte de accidentes de trabajo