

TABLA DE CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	OBJETIVO GENERAL DEL PESV	3
3.	ALCANCE	4
4.	VISIÓN	4
5.	DEFINICIONES	5
6.	SIGLAS	9
7.	MARCO NORMATIVO	10
8.	METODOLÓGICA DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y MEJORA DEL PESV	13
	FASE 1. PLANEACIÓN DEL PESV	14
	Paso 1. Roles y responsabilidades	14
	Paso 2. Comité de Seguridad Vial	19
	Paso 3. Política de Seguridad Vial	19
	Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo... ..	26
	Paso 5. Diagnóstico	28
	Paso 6. Caracterización de la entidad, evaluación y control de riesgos	51
	Paso 7. Objetivos y metas del PESV	57
	Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	59
	FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV	73
	Paso 9. Plan anual de trabajo.....	73
	Paso 10. Competencia y plan anual de formación	74
	Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro	79
	Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales.....	82
	Paso 13. Investigación interna de siniestros viales.....	87
	Paso 14. Vías seguras administradas por la entidad	87
	Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales	90
	Paso 16. Inspección de transporte y equipos	93
	Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos.....	96
	Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas.....	98
	Paso 19. Archivo y retención documental	107
	FASE 3. SEGUIMIENTO POR EL IDEAM	110
	Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV.....	110
	Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales	117
	Paso 22. Auditoría anual	118

	Sistema de Gestión Integrado Plan Estratégico de Seguridad Vial	Código: SGI-PN002 Versión 01 Fecha: 11/03/2025
--	--	---

	FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV	120
	Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas.....	120
	Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación	121
9.	DOCUMENTOS RELACIONADOS EN EL SGI	123
10.	REVISIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DEL PESV	124
11.	BIBLIOGRAFIA.....	124
12.	CONTROL DE CAMBIOS.....	124

1. Introducción

Los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio.

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos caótica y riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hoy supera el contexto laboral pues hace parte una problemática social generalizada.

Desde el ámbito laboral es necesario que las entidades implementen modelos de prevención de riesgos, para fomentar la cultura del cuidado, promover ciudades seguras e impulsar el conocimiento colectivo.

El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (en adelante IDEAM) con NIT No. 830.000.602-5 formula el Plan Estratégico de Seguridad Vial (en adelante PESV) con el fin de promover en sus colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía independientemente del rol que asuman como actor vial (peatón, pasajeros, ciclista, motociclista o conductor) y aportar elementos que contribuyan a transformar la cultura vial, enfatizando en el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, el aumento de la percepción del riesgo al transitar y la corresponsabilidad al promover el uso del espacio público de manera solidaria y responsable, a través de la conciencia vial.

2. Objetivo general del PESV

Implementar un plan de intervención que le permita al Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM prevenir, actuar y controlar situaciones de emergencia y accidentes, teniendo como fin último la disminución

de pérdidas humanas y económicas generadas por este tipo de novedades, estableciendo las acciones concretas para alcanzar los propósitos en materia de prevención de accidentes de tránsito, identificando el rol que como actor vial asumen los y las servidores públicos, contratistas, practicantes y proveedores de la entidad, las oportunidades de mejora en los procesos de la entidad, comprometidos y propiciando herramientas para que su gestión genere un aporte significativo en la reducción del riesgo de accidentes de tránsito durante la vida laboral.

3. Alcance

El presente Plan Estratégico de Seguridad Vial y su Política, aplican a los desplazamientos laborales al servicio del IDEAM propios o tercerizados y a los trayectos en itinere de todos los servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas, proveedores y demás colaboradores de la Entidad, teniendo en cuenta la ejecución de roles en seguridad vial, abarcando los pasos obligatorios del anexo de la Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022, contenidos en el epígrafe del numeral (VIII) del presente documento, teniendo en cuenta la categorización del IDEAM, bajo los parámetros, condiciones y límites establecidos en el presente PESV.

El plan inicia con la identificación y valoración de la necesidad que se presenta en la entidad para realizar la implementación del Plan y finaliza con la determinación de controles e implementación de acciones para mitigar los riesgos, el seguimiento y validación de la ejecución de este.

4. Visión

El IDEAM será reconocido por su compromiso y acciones permanentes a favor de la seguridad vial tanto al interior de la entidad como a nivel general, contribuyendo así al logro de los objetivos en materia de seguridad vial.

5. Definiciones

Las siguientes definiciones son tomadas del anexo de la Resolución de Mintransporte 20223040040595 de 2022, Ley 1562 de 2012 y Ley 769 de 2002, y demás normas concordantes; definiciones que se mencionan a lo largo de presente documento y que deberán entenderse con el significado aquí descrito y a lo establecido en la normatividad vigente:

- **Accidente de trabajo:** Suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo. Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el ejercicio de la función sindical, aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función. De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión.
- **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados y que adicionalmente 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.

- **Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.
- **Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.
- **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.
- **Colaboradores:** Para efectos del PESV, son colaboradores de la organización, todos los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados, o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera permanente u ocasional, que realizan funciones para los diferentes procesos de la organización.
- **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.
- **Comunidad:** Respecto de la comunidad de la organización, corresponde a todas las personas que tienen relación con la organización, incluye además de los colaboradores, a los clientes, estudiantes, entre otros (algunos ejemplos de comunidad de la organización son: comunidad educativa, comunidad empresarial, etc.).
- **Conductores contratados o administrados por la organización:** Conductores contratados o administrados por la organización: corresponde al número de personas que utilizan un vehículo automotor y no automotor puesto al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones, Independientemente del modelo de contratación o administración (vinculación o intermediación) que utilice la organización.
- **Desplazamientos laborales:** son los que desarrollan los colaboradores de la organización para el cumplimiento de su contrato o funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo al servicio de la organización.

- **Flota de vehículos automotores o no automotores:** Incluye el número de vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo, ya sean vehículos propios, arrendados, en leasing, renting, entre otros, o que hagan parte de cualquier modelo de vinculación, contratación, intermediación o administración que realice la organización con el propietario, tenedor o conductor del vehículo, también incluye los vehículos utilizados por los contratistas y trabajadores de la organización.
- **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.
- **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.
- **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.
- **Peligro:** Fuente, situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, o una combinación de estos.
- **Peatón:** Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).
- **Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Herramienta de gestión del riesgo en seguridad vial para las organizaciones y su comunidad que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019,

encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

- **Plan Anual de formación:** Es el documento de gestión del conocimiento que contiene los temas de capacitación y sensibilización por cada actor vial (independientemente del rol que desempeñe), la intensidad horaria de la formación (capacitación teórica, práctica, talleres y/o simuladores), la modalidad (presencial y/o virtual), la frecuencia, el(los) responsable(s) de ejecución, así como los recursos, las herramientas metodológicas y pedagógicas.

La definición del plan anual de formación es común tanto en el PESV (paso 10 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.11. del Decreto 1072 de 2015) y la norma ISO 39001 (7.3. Competencia).

- **Política de Seguridad Vial:** Es el documento en el que el nivel directivo de la organización se compromete, siempre que las condiciones presupuestales lo permitan, a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV. Los programas asociados a la política son los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.
- **Riesgo:** Combinación de la probabilidad de que ocurra un(os) evento(s) o exposición(es) peligroso(s), y la severidad de lesión o enfermedad, que puede ser causado por el (los) evento(s) o la(s) exposición(es).
- **Seguridad vial:** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
- **Seguridad activa:** Componente de la seguridad cuyo objetivo es prevenir la ocurrencia de un siniestro de tránsito.

- **Seguridad pasiva:** Componente de la seguridad cuyo objetivo es evitar o reducir las lesiones graves o mortales que pueden producirse tras sufrir un siniestro de tránsito.
- **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.
- **SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT-, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
- **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.
- **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.
- **Vehículo no automotor:** Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
- **Vulnerabilidad:** Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

6. Siglas

- ARL: Administradora de riesgos laborales.
- COPASST: Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- CPF: Cobertura plan de formación en seguridad vial.
- CPMVh: Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos.
- EPP: Elementos de Protección Personal.
- GADTH: Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano.
- GTC: Guía Técnica Colombiana.
- IDEAM: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales.

- IDP: Inspecciones Diarias Preoperacionales.
- NCAC: No Conformidades Auditoria Cerradas.
- PAS: Proteger, Avisar y Socorrer.
- PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- PON: Planes Operativos Normalizado.
- RUNT: Registro Único Nacional de Tránsito.
- SISI/PESV: Sistema de Información de Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- SGI: Sistema de Gestión Integrado.
- TSV(n): Tasa de Siniestros viales por nivel de pérdida.

7. Marco Normativo

- Artículo 1 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 del 2010, determinó que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Esta norma define accidentes de tránsito, no obstante, dada la adopción del enfoque Sistema Seguro, así como el enfoque visión cero, el presente documento utiliza la expresión "siniestro vial" ya que éste refleja la concepción incorporada en dichos enfoques, reforzando la idea de que los eventos en las vías son prevenibles.
- Ley 1503 de 2011¹, entre otros, el artículo 12, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual dispuso acerca del diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial lo siguiente: *"Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos*

¹ "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".

automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

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

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

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
 - 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.*
 - 3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.*
 - 4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función”.*
- Ley 1702 de 2013², entre otros, el Artículo 3o. indica: "Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control*

² "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”.

de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

- Ley 2050 de 2020³, entre otros, el artículo 1º, estableció: *"La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue".*
- Decreto 1079 de 2015⁴ - Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial", entre otros, el parágrafo 1 del artículo 2.3.2.3.2. ordenó que: *"Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte adoptará la metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial"*
- Decreto 1252 de 2021⁵, entre otros, en su artículo 2 sustituyó el artículo 2.3.2.3.2. del Decreto 1079 de 2015, estableciendo: *"Artículo 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño,*

³ "Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito".

⁴ "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."

⁵ "Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"

Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizará por parte de las autoridades previstas en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte. (...)”.

- Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022⁶, expedida por el Ministerio de Transporte, se adoptó la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que aplica para todas la entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial, según lo establecido en el artículo anterior.

8. Metodológica de diseño e implementación, seguimiento y mejora del PESV

Categorización del IDEAM

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

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores,	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores,
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores,	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores,
	3. Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores,	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,

Fuente: Resolución MinTransporte 20223040040595 de 2022

⁶ Compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022 “Por medio del cual se expide la Resolución única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”.

El IDEAM cuenta con siete (7) conductores y ocho (8) vehículos en Bogotá, tres (3) motocicletas a nivel nacional y un contrato de transporte integral a nivel nacional; ubicándose en el grupo del nivel de diseño e implementación del PESV, así: En función de la misionalidad en la dos (2) "Organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte" y en función al tamaño como "Nivel Avanzado" ya que la cantidad de unidades que se contratan por prestación del servicio de transporte integral puede ser superior a cincuenta (50) entre automotores o no automotores.

Lo anterior de conformidad con el Capítulo I de la Resolución No. 20223040040595, donde se indica que en el Nivel Avanzado se encuentran las "organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a cincuenta (50) unidades o que contraten o administren más de cincuenta (50) conductores".

FASE 1. PLANEACIÓN DEL PESV

Paso 1. Roles y responsabilidades

Los responsables institucionales de la implementación, comunicación, socialización, aplicación, mejora continua de Seguridad Vial, derivadas de la estandarización del presente plan, son principalmente:

- Líder del diseño e implementación del PESV.
- Representante Legal del IDEAM.
- Secretaría General.
- Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano a través del equipo interdisciplinario de Seguridad y Salud en el Trabajo quienes actúan como asesores, soporte y apoyo.
- Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo –COPASST-
- Brigada de Emergencias en cuanto a su competencia de primer respondiente.
- Comité de Seguridad Vial.

- Los colaboradores, la comunidad y cada servidor público, contratistas de prestación de servicios, practicantes y proveedores, los cuales deben participar en la prevención de los riesgos laborales mediante las actividades que se realicen en la entidad.

Los anteriormente mencionados, velarán por la asignación de los recursos necesarios y suficientes, de acuerdo con la capacidad financiera del Instituto.

(i) Líder del diseño e implementación del PESV

Para el caso de la entidad, el Líder del diseño e implementación, con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial, para que lidere el diseño e implementación del PESV es el Profesional Universitario Código 2044 Grado 6 del Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano / Responsable del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, quien cumplirá con los siguientes requisitos:

- Profesional, especialista o magister en SST.
- Licencia vigente en seguridad y salud en el trabajo.
- Curso de 50 horas en SST y/o 20 horas.

Así mismo, el líder del diseño e implementación del PESV deberá cumplir con las siguientes competencias:

- Educación: Mínimo nivel profesional en áreas afines a SST.
- Formación: Cursos, capacitaciones, foros, diplomados, etc. relacionados con temas de seguridad vial.
- Experiencia: Mínima de 6 meses en asesoría, planificación, liderazgo, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

Por medio de la Resolución IDEAM No. 114 del 01 de febrero de 2024, se designó al líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El responsable del PESV deberá cumplir con las siguientes funciones asignadas en el artículo sexto (6) de la Resolución 114 de febrero 01 de 2024 y además las siguientes:

- Además de diseñar e implementar, realizará el seguimiento, auditorías internas, y la mejora del PESV.
- Gestionar y accionar para que el IDEAM cumpla con cada uno de los pasos contenidos en el anexo de nominado "Metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial PESV" de la Resolución Mintransporte 20223040040595 del 12 de julio de 2022, de acuerdo a la categorización de la entidad según el tamaño (nivel) y la misionalidad.
- Asegurar que se cuente con el personal idóneo y competente necesario para las actividades de conducción.
- Realizar seguimiento al desempeño y retroalimentación del personal.
- Participar en el seguimiento y ejecución de auditoría externa al PESV.
- Realizar acompañamiento en la observación y análisis de tareas.
- Realizar planeación, seguimiento a la ejecución y toma de acciones relacionadas con las inspecciones planeadas.
- Estandarizar y realizar seguimiento al cumplimiento de los procedimientos.
- Hacer seguimiento a las acciones preventivas y correctivas.
- Identificar los factores y controles relacionados con la seguridad vial.
- Hacer cumplir los procedimientos y manuales derivados del presente plan de manera consistente.
- Promover la seguridad vial fuera y dentro de la entidad.
- Realizar reinducción a todas las personas de la entidad anualmente en relación con normas y procedimientos establecidos para el PESV.

(ii) Conductores

Los y las servidores públicos y contratistas de la entidad que cumplan con funciones propias de conducción de vehículos tendrán las siguientes responsabilidades:

- Los conductores y los vehículos deberán cumplir y ajustarse a las exigencias establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre previsto en la Ley 769 de 2002 y demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.
- Al momento de recibir el vehículo designado, se debe realizar un inventario y revisión del estado en el que se encuentra y los accesorios que le acompañan, en la cual quedará como evidencia en el registro del formato pre- operacional de vehículos.
- Diligenciar el formato pre- operacional de vehículos, dejando la constancia por escrito de eventuales fallas o averías que llegasen a presentarse reportando de inmediato al líder del proceso.
- Abstenerse de transportar un número mayor de personas al establecido en la licencia de tránsito y /o tarjeta de operación y no transportar personas ajenas a la entidad sin autorización.
- Portar la licencia de conducción vigente de la categoría correspondiente y velar porque los documentos del vehículo se encuentren vigentes y se porten siempre.
- El uso de equipos de comunicación requiere que el conductor detenga la marcha del vehículo y parquee en forma segura antes de entablar alguna comunicación.
- El conductor debe abstenerse de conducir el vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas. Igualmente, deberá dar aviso cuando no se encuentre en perfectas condiciones para conducir por enfermedad o porque no haya descansado lo suficiente.
- Participar en capacitaciones relacionadas con seguridad vial.

(iii) **Nivel Directivo**

Son compromisos claros del nivel directivo del IDEAM orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial, siempre que las condiciones presupuestales lo permitan, los siguientes:

- Suministrar los recursos humanos necesarios para la ejecución del PESV.
- Garantizar la contratación de vehículos adecuados para dar cumplimiento al objeto de contrato correspondiente a temas de transporte de personas y/o implementos.
- Fomentar el cumplimiento de la política y objetivos del PESV a todo el personal directo y contratista o tercerizado.
- Velar por el cumplimiento de las normas de seguridad vial.
- Verificar que los conductores cuenten con los vehículos necesarios y en buen funcionamiento.
- Establecer oportunidades de mejora y sugerir medidas correctivas y preventivas necesarias.
- La mejora continua del PESV.

Relación con la ISO 39001

La definición del líder del diseño e implementación del PESV se articula con el SG-SST mediante el cumplimiento del numeral 2 del Artículo 2.2.4.6.8. del Decreto 1072 de 2015 "Obligaciones de los empleadores" ya que la entidad ha asignado, documentado y comunicado las responsabilidades específicas en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) a todos los niveles, incluida la alta dirección; así mismo, se articula con la ISO 39001 en lo señalado en el numeral 5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales, debido a que desde la Dirección General han designado, definido y comunicado roles y responsabilidades correspondientes a la implementación del PESV.

Paso 2. Comité de Seguridad Vial

Por medio de la Resolución No. 114 del 01 de febrero de 2024 se designó al líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y creó el Comité Institucional de Seguridad Vial de la entidad, integrado por tres (3) personas con poder de decisión, en la mencionada resolución se establecen las funciones del Comité y del presidente.

Los miembros del Comité de Seguridad Vial deberán cumplir con la siguiente competencia:

- Educación: Mínimo nivel profesional.
- Formación: Cursos, capacitaciones, foros, diplomados, etc. relacionados con temas de seguridad vial.
- Experiencia: Para el líder experiencia mínima de seis (6) meses en asesoría, planificación, liderazgo, implementación, seguimiento y mejora del PESV.
- Capacitaciones: Se realizarán mínimo dos (2) al año.

Paso 3. Política de Seguridad Vial

El nivel directivo del IDEAM se compromete, siempre que las condiciones presupuestales lo permitan, a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV. Los programas asociados a la política son los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.

El IDEAM se compromete a través del nivel directivo a implementar acciones que permitan prevenir la ocurrencia de incidentes y accidentes de tránsito que afecten la integridad física, mental y social de los servidores públicos, contratistas y demás colaboradores, fomentando la participación activa y el mejoramiento continuo del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial; con alcance sobre

los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos sus colaboradores.

Así las cosas, el IDEAM comprometido con la seguridad y bienestar de la comunidad y sus colaboradores, servidores públicos, contratistas, practicantes y proveedores, por medio de la gestión en seguridad vial busca reducir la frecuencia y severidad de los accidentes de tránsito en las actividades realizadas, promoviendo el auto cuidado, uso seguro de los vehículos y diferentes medios de transporte, generando estrategias enfocadas en la intervención a las personas para que en el desarrollo de sus actividades conozcan y cumplan los lineamientos en seguridad vial definidos por la entidad bajo cualquier rol ya sea como usuario, peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor de cualquier tipo de vehículo.

Son políticas de regulación para la implementación de la política de seguridad vial las siguientes:

- Política de regulación de la velocidad

El IDEAM promueve el cumplimiento de la ley y las normas de tránsito, por ello adopta como norma propia lo establecido en términos de regulación de velocidad, bajo los siguientes principios:

- Sin excepción, se deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en el Código Nacional de Tránsito. Como parámetro general, el conductor debe acogerse a lo regulado en la vía a través de la señalización. El Instituto se acoge a los límites de velocidad definidos en la legislación de acuerdo con el tipo de zona y vehículo a conducir, el conductor debe acogerse a lo establecido en la norma vigente aplicable.

Tabla 2. Límites de velocidad

Tipo de vía	Velocidad máx. (km/h)-		
	Pesados	Livianos	Motocicletas
Vía pavimentada en área rural	60	80	N.A
Vía pavimentada en área urbana	50	60	50
Vías destapadas o terciarias	30	40	30
Zona residencial, escolar u hospitalaria	20	30	20
Áreas operativas – rutas internas	10	10	10

Fuente: Código Nacional de Tránsito.

- En ningún caso un vehículo al servicio del IDEAM (propio o tercerizado) podrá exceder la velocidad de 80 Km/h en carreteras nacionales o departamentales, 60 Km/h en vías urbanas y carreteras municipales, y 30 Km/h en zonas escolares o residenciales, excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas. El conductor y/o persona que infrinja las normas vigentes de tránsito y transporte tendrá sanciones que corresponda, de conformidad con el Código General Disciplinario y demás normas aplicables.

- Política de regulación de horas de conducción y descanso

El IDEAM, mediante la adopción de esta política busca, siempre que las condiciones presupuestales lo permitan, garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial e industrial.

Igualmente, dentro de estas políticas se implementará la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores. En consecuencia, los programas que se implementen bajo esta política deberán:

- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga.
- Establecer pausas activas cada 2 horas (ejercicios de estiramiento).
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.
- Incluir en las capacitaciones temas relacionados con hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio, los cuales pueden prevenir la fatiga en los servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas y demás colaboradores.

Así mismo, con el fin de controlar y evitar las posibles manifestaciones de fatiga en los conductores, y promoviendo tiempos de descanso adecuados, el Instituto establece las siguientes directrices:

- Los desplazamientos con ocasión del trabajo deben realizarse garantizando que no se presenten jornadas diarias de conducción superiores a 8 horas y asegurando el correspondiente descanso una vez se cumpla la carga laboral semanal.
- Los conductores que hayan sido asignados para salidas a campo (comisión de servicios) no deben prestar sus servicios de conducción por más de 8 horas continuas y deberán ser relevados en el evento que se requiera si el trayecto supera las 8 horas, por lo cual deberán enviarse dos conductores de manera simultánea para realizar los respectivos relevos.
- Una vez finalizada la comisión no podrá enviarse a los mismos conductores de manera inmediata si se requiere de apoyo a otra comisión, así las necesidades del servicio lo requieran, lo cual deberá ser verificado por el Grupo de Servicios Administrativos.
- Por cada 2 horas de conducción continua, el conductor debe tener un período de descanso de 10 minutos.
- Adicionalmente los conductores están en la obligación de reportar cuando no se sientan en capacidad de desarrollar su función debido a cansancio y fatiga, o cuando tengan alguna alteración de sus condiciones de salud.

- Política de no uso de equipos bidireccionales

Alineados a las disposiciones del marco legal aplicable, el Instituto establece que no está permitido el uso o manipulación de cualquier equipo de comunicación bidireccional (celular, avantel, Tablet, entre otros), incluso a través de mecanismos como Bluetooth o manos libres por el conductor, mientras el vehículo se encuentre en movimiento, en caso de ser necesario o por una necesidad relacionada con su labor el conductor que se desplace solo en el vehículo deberá:

- Estacionarse en un lugar seguro y permitido que no ponga en peligro su integridad y la de sus ocupantes y con luces de parqueo para poder hacer uso de su equipo de comunicación.

- Si se desplaza con acompañante, este será el encargado del uso del elemento de comunicación.
- El uso de mapas para planificar rutas debe ser programado antes de iniciar el viaje y no durante el transcurso de la ruta.

- *Política de control de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas*

El IDEAM, teniendo en cuenta que la responsabilidad de la entidad es proteger la salud física, mental y el bienestar de sus servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas y demás colaboradores, manteniendo un ambiente de trabajo seguro y productivo para todas las personas que laboran en la entidad según el marco legal vigente, determina que el consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas, en horas de trabajo está prohibido, razón por la que ninguna persona que se encuentre bajo sus efectos podrá ejecutar actividades propias del empleo o contrato que desempeña.

El Instituto ha establecido en forma clara su posición acerca del consumo de alcohol y de cualquier tipo de fármaco (antihistamínicos, barbitúricos, sedantes o drogas narcóticas) que afecte el estado de conciencia de sus servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas y demás colaboradores, ya que el uso de estas sustancias afecta la psiquis del individuo y puede conllevar a efectos adversos sobre la seguridad, la productividad y la eficiencia de sus actividades, el de su entorno y el de la entidad misma, por lo cual estipuló una Política para la prevención de consumo de sustancias psicoactivas de acuerdo con lo dispuesto por la legislación.

Esta política aplica a todos los colaboradores, comunidad, servidores públicos y al personal vinculado por contratos de prestación de servicio, trabajadores en misión, pasantías, aprendices y en general, a todos aquellos que en horas laborales o durante la ejecución de sus obligaciones contractuales se encuentren en las instalaciones de la entidad o en espacios relacionados con ésta. Así mismo, a los colaboradores que fuera del horario de trabajo representen a la entidad.

- Uso del cinturón de seguridad

Como regla general para el uso de vehículos al servicio de la entidad el conductor y los pasajeros (ocupantes de un vehículo) deberán usar el cinturón de seguridad de forma obligatoria y permanente, mientras el vehículo se encuentre transitando, es decir que se debe usar durante todo el recorrido.

Todos los vehículos (propios, proveídos o alquilados) deben estar provistos con cinturones de seguridad para cada ocupante y se deben mantener habilitados y en óptimas condiciones todos los cinturones de seguridad que posea el vehículo.

El conductor no deberá iniciar marcha si existe algún pasajero que no esté utilizando el cinturón de seguridad dispuesto en su silla.

Los pasajeros no deberán llevar el cinturón de seguridad suelto, ni por debajo del brazo, ni reclinar mucho el respaldo de la silla, porque frente a un impacto el cuerpo puede deslizarse por debajo del cinturón.

- Política de uso de elementos de protección personal

Para el IDEAM es prioridad la protección de la salud y la seguridad de sus servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas y demás colaboradores, por lo que ha implementado dentro del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST, un proceso que contempla una adecuada selección, adquisición, suministro, uso, cuidado y mantenimiento de los Elementos de Protección Personal – EPP.

En este sentido, en los casos que aplique para los desplazamientos especiales (fluviales, con semovientes, etc):

- Los servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas y demás colaboradores de la Entidad serán capacitados y entrenados sobre el uso correcto, mantenimiento y cuidado de los EPP.
- Se realizará la reposición inmediata de los Elementos de Protección Personal deteriorados o en mal estado, por medio de la solicitud del elemento.

- Es obligación de los servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas y demás colaboradores usar y mantener adecuadamente los EPP y participar en las acciones preventivas adoptadas por la entidad.
- Deberá quedar evidencia en los registros, de la entrega y reposición de los EPP.

- Evidencias de Divulgación

- Difundir, informar y comunicar el plan y la política de seguridad vial al interior del Instituto mediante correos electrónicos, charlas informativas y medios audiovisuales.
- Mantenerla accesible, visible y disponible como información documentada para los colaboradores, servidores, contratistas, estudiantes en práctica y partes interesadas.
- La política de seguridad vial proporciona el marco de referencia para establecer los objetivos del PESV, incluyendo el compromiso de cumplir con los requisitos legales y la mejora continua.
- La política será revisada como mínimo una vez al año, y de requerirse, será actualizada acorde con las necesidades internas de la entidad y la normativa legal vigente.
- La política debe comunicarse dentro de las inducciones y reinducciones del SG-SST que se realizan a los servidores, colaboradores, practicantes y contratistas de la entidad.

La fecha de la política de seguridad vial será la fecha de expedición del acto administrativo que la aprueba y se entenderá firmada con la firma realizada en el mencionado acto administrativo.

Relación con la ISO 39001

La definición de la Política del PESV se articula con el SG-SST mediante el cumplimiento del numeral 2 del Artículo 2.2.4.6.5. del Decreto 1072 de 2015 "Política de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST)"; así mismo, se articula con

la ISO 39001 en lo señalado en el numeral 5.2 Política de SV, debido a que se ha reflejado en la misma el compromiso de la alta dirección.

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

El IDEAM consiente de la problemática de seguridad vial asociada a eventos de accidentalidad y a la causalidad de lesiones violentas y daños como consecuencia de condiciones inseguras de la infraestructura y actos inseguros de conductores o terceros; se vincula al compromiso nacional enmarcado en el Plan Nacional de Seguridad Vial, planificando e implementando un Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV basado en la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio De Transporte.

En este sentido, es compromiso del nivel directivo de la entidad liderar estrategias y buenas prácticas de seguridad para que sean aplicadas por los colaboradores, servidores públicos, contratistas, practicantes, proveedores y conductores en la operación diaria de los vehículos, a fin de minimizar eventos de accidentalidad y ofrecer un servicio seguro.

La implementación del PESV permitirá a la entidad fomentar mejores prácticas de seguridad vial, alinear los procedimientos internos relacionados con los cinco (5) programas de gestión de riesgos críticos que componen el plan (i)Velocidad segura, (ii) prevención de la fatiga, (iii) prevención de la distracción, (iv) cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas y (v) protección de actores viales vulnerables).

El IDEAM en cabeza del nivel directivo de la entidad, se compromete a la implementación, ejecución, seguimiento y mejora continua de las estrategias definidas en este PESV, demostrando su compromiso, disposición y liderazgo, lo que permitirá crear una cultura en seguridad vial entre los conductores, servidores públicos, practicantes y contratistas, basados en los siguientes aspectos:

- Definición de la política y los objetivos del PESV de la entidad, buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.
- Promover en la entidad la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Suministro de recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV, sujeto a la disponibilidad presupuestal.
- La adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia, sujeto a la disponibilidad presupuestal.
- Hacer seguimiento para que los colaboradores y la comunidad de la entidad cumplan los requisitos de seguridad vial que contienen el presente documento del PESV por medio del del informe de revisión anual por la Dirección.
- Hacer seguimiento del cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.
- Establecer y vigilar los objetivos, metas, acciones, requisitos y estrategias establecidos en el PESV, por medio del informe de revisión anual por la Dirección.
- Revisar los resultados de indicadores, inspecciones y auditorias (internas y externas) del PESV y discutir los aspectos relevantes por medio del informe de revisión anual por la Dirección.
- Designar al responsable del PESV para la entidad.
- Atender oportunamente la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito, según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de

Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 10. de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.

- Participación en una (1) reunión del comité de seguridad vial, por lo menos una (1) vez al año para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

Relación con la ISO 39001

La definición del liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo se articula con el SG-SST mediante el cumplimiento del Decreto 1072 de 2015 numeral 2 del Artículo 2.2.4.6.5. Obligaciones de los empleadores y el Artículo 2.2.4.6.31. Revisión por la alta dirección; así mismo, se articula con la ISO 39001 en lo señalado en el numeral 5.1 Liderazgo y compromiso.

Paso 5. Diagnóstico

Para realizar el diagnóstico y evaluación inicial del PESV, el IDEAM tomó la primera medición del estado actual de la seguridad vial, así:

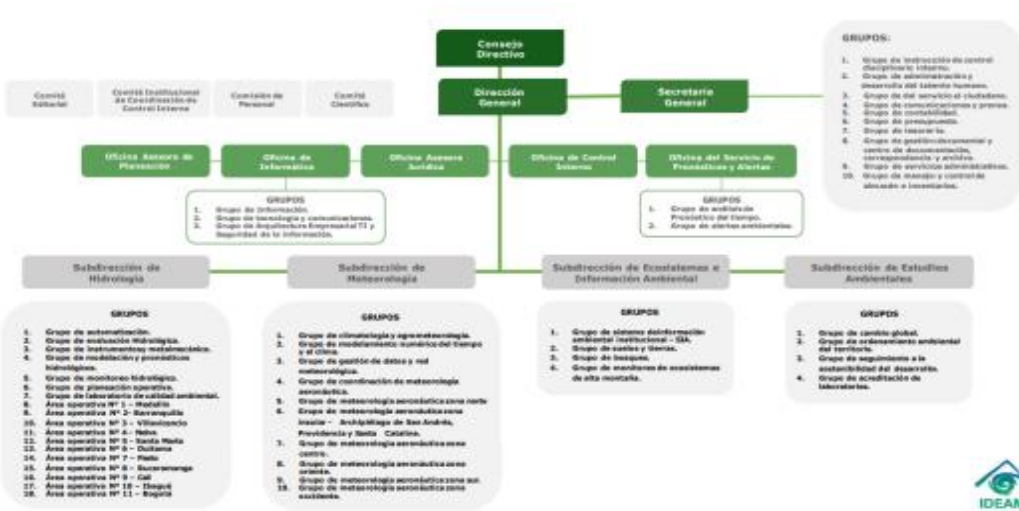
- **Análisis de la entidad:**

El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM es una entidad pública de carácter nacional, está adscrito al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio independiente.

El IDEAM es el encargado del levantamiento y manejo de la información científica y técnica sobre los ecosistemas que forman parte del patrimonio ambiental del país, así como de establecer las bases técnicas para clasificar y zonificar el uso del territorio nacional para los fines de la planificación y el ordenamiento del territorio.

Para cumplir con el objeto del IDEAM y desarrollar las diferentes actividades, se definió la siguiente estructura organizacional, la cual cuenta con personal calificado y con funciones específicas:

Imagen 1. Organigrama de la entidad.



Fuente: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales.

• **Planta global**

El IDEAM, cuenta con una planta de 488 cargos, distribuidos así:

Tabla 3. Dependencias de la entidad.

DEPENDENCIA DEL CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
Oficina Asesora De Planeación	4
Oficina De Control Interno	4
Oficina Asesora Jurídica	4
Dirección General	10
Oficina Del Servicio De Pronósticos Y Alertas	16
Oficina De Informática	17
Subdirección De Ecosistemas E Información Ambiental	21

DEPENDENCIA DEL CARGO	CANTIDAD DE CARGOS
Subdirección De Estudios Ambientales	27
Secretaría General	72
Subdirección De Meteorología	141
Subdirección De Hidrología	172
TOTAL GENERAL	488

Fuente: Planta de la entidad.

- Clasificación de personas en la entidad:**

Tabla 4. Distribución de personas.

SERVIDORES	CONTRATISTAS	PRACTICANTES	TOTAL
488	350	8	846

Fuente: Planta de personal, listado de practicantes y contratistas con corte al mes de noviembre de 2024.

- Tipos de Vehículos puestos al servicio de la entidad**

Tabla 5. Vehículos en la entidad.

No.	MARCA	MODELO	PLACA	LUGAR
1	TOYOTA	2008	OBG228	Bogotá
2	MAZDA	2011	OBI780	Bogotá
3	TOYOTA	2007	OBF566	Bogotá
4	TOYOTA	2007	OBF565	Bogotá
5	MAZDA	2011	OBI781	Bogotá

No.	MARCA	MODELO	PLACA	LUGAR
6	TOYOTA	2008	OBG216	Bogotá
7	TOYOTA	2008	OBG229	Bogotá
8	TOYOTA	2006	OBF926	Bogotá
9	HONDA	2008	BUT76	Villavicencio
10	YAMAHA	2004	LRD39A	Valledupar
11	HONDA	2022	AQE68G	Providencia

Fuente: Servicios administrativos.

Adicional a lo anterior, la entidad genera un contrato de prestación del servicio de transporte integral de tipo: Terrestre, equino y guía, marítimo, fluvial y aforo, pasajes terrestres y fluviales, a todo costo para atender las necesidades de movilización del personal, materiales y equipos del Instituto:

Tabla 6. Tipos de servicios contratados en la entidad.

TIPO DE SERVICIO	RUTAS SOLICITADA	DESCRIPCIÓN
Vehículo Terrestre	Área operativa	Trayecto en medio de transporte vehicular 4X4
Fluvial	Rio - Área operativa	Trayecto en medio de transporte fluvial (lancha o embarcación)
Marítimo	Mar del área operativa	Trayecto en medio de transporte marítimo (lancha o embarcación)
Equino	Caballos – Por zonas de difícil acceso	Trayecto en medio de transporte caballar o equino

TIPO DE SERVICIO	RUTAS SOLICITADA	DESCRIPCIÓN
Guía	Baquiano de apoyo para llegar a las estaciones	Acompañante o baquiano para guiar a la comisión del IDEAM para llegar a las estaciones de la alta Guajira
Aforo (medio Dia)	Toma de muestra	Trayecto en medio de transporte fluvial para realizar aforo de medición
Trayecto	Rutas especiales (interáreas operativas)	Trayecto por desplazamiento Intermunicipal (terrestre, marítimo o fluvial)
Tiquete de Transporte	Pago de tiquete (intermediación)	Trayecto en medio marítimo entre las ciudades de Buenaventura – Juanchaco, Arusí – Capurganá, Bahía solano – Nuquí- Panamericana.

Fuente: Ficha técnica de negociación compra de bienes, productos y/o servicios de características técnicas uniformes y de común utilización.

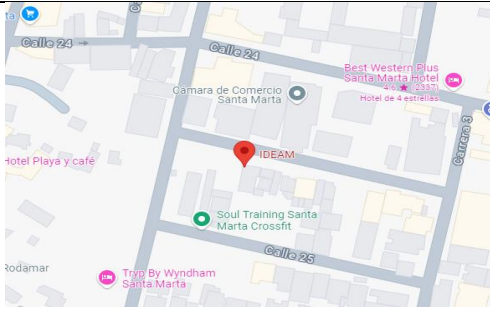
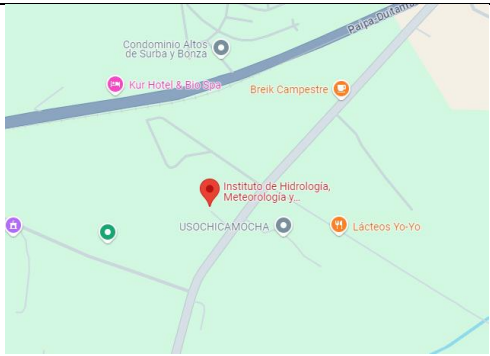
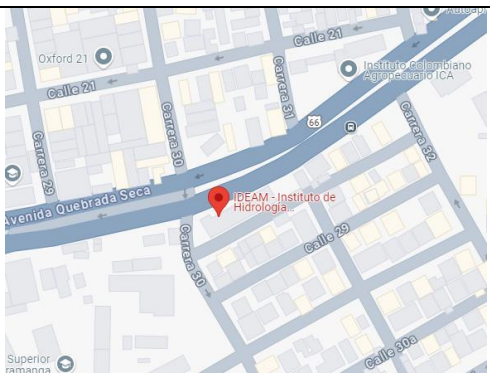
Las especificaciones y requisitos que se tienen en cuenta para este tipo de transportes contratados se encontrarán en el *paso 18 Gestión del cambio y gestión de contratistas*.



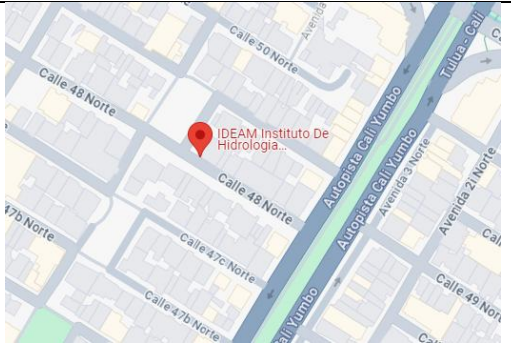
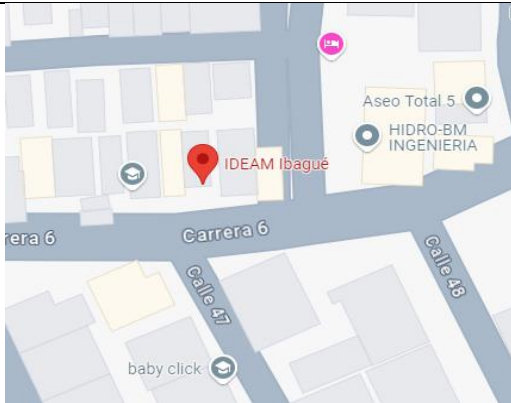
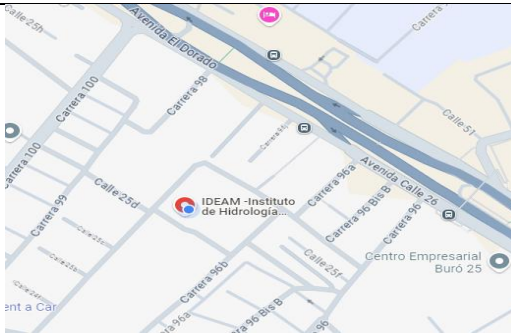
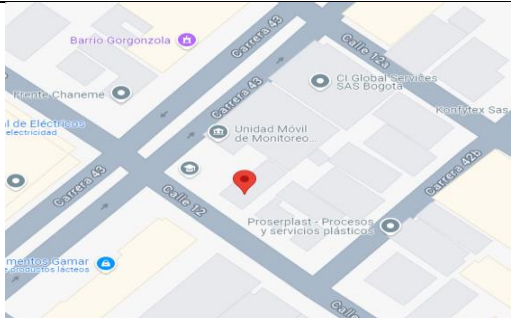
• **Sedes de la entidad**

Tabla 7. Sedes en la entidad.

SEDE	DIRECCIÓN	MAPA DE UBICACIÓN
MEDELLÍN - ANTIOQUIA	CIRCULAR 4 NO. 71 - 56	
BARRANQUILLA - ATLÁNTICO	CALLE 68 NO. 54 - 82	
VILLAVICENCIO - META	CARRERA 44 NO. 33 - 11	
NEIVA - HUILA	CALLE 3 No. 8 - 40	

SEDE	DIRECCIÓN	MAPA DE UBICACIÓN
SANTA MARTA - MAGDALENA	CALLE 24 A No. 2 - 54	
DUITAMA - BOYACÁ	KILÓMETRO 1. VÍA PANTANO DE VARGAS	
PASTO - IPIALES	CARRERA 36 No. 18 - 148	
BUCARAMANGA - SANTANDER	CALLE 5 # 3 - 18	

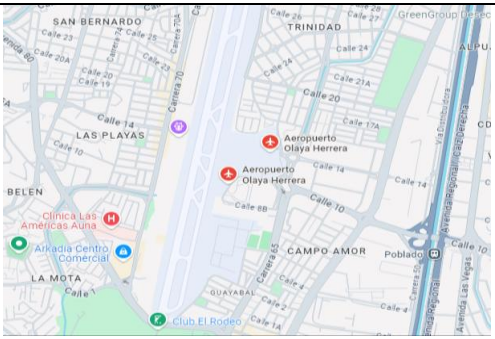
	Sistema de Gestión Integrado Plan Estratégico de Seguridad Vial	Código: SGI-PN002 Versión 01 Fecha: 11/03/2025
--	--	---

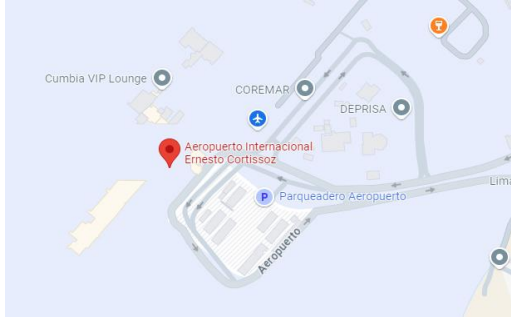
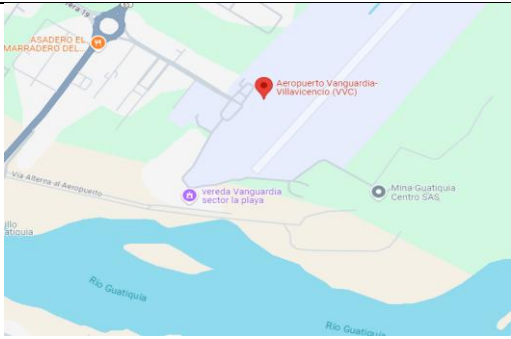
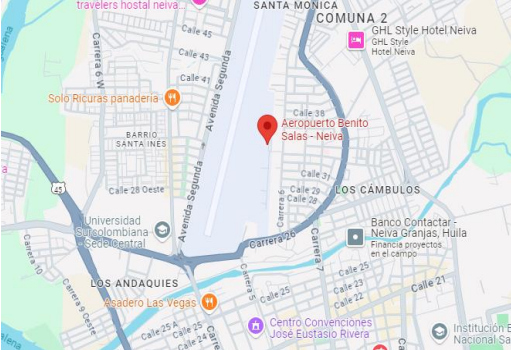
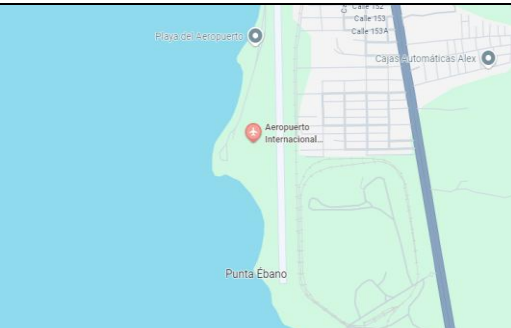
SEDE	DIRECCIÓN	MAPA DE UBICACIÓN
CALI - VALLE DEL CAUCA	CALLE 48 NORTE No. 3N - 104	
IBAGUÉ - TOLIMA	CARRERA 6 No. 46 - 71	
BOGOTÁ – SEDE CENTRAL	CALLE 25D No. 96B - 70	
BOGOTÁ – CALLE 42	CALLE 12 No. 42B - 44	

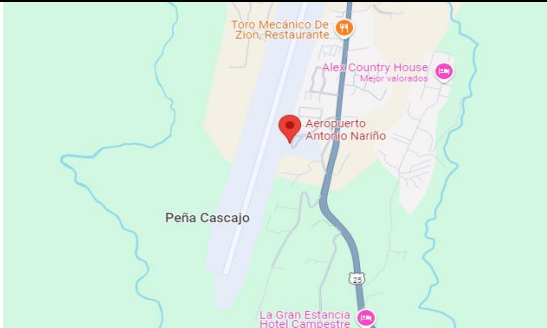
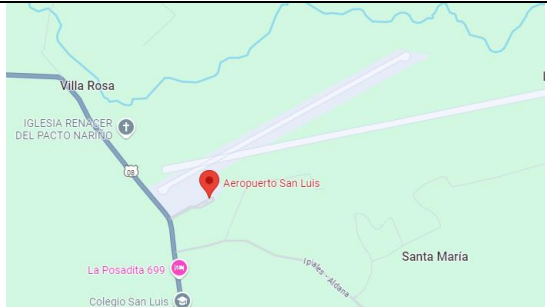
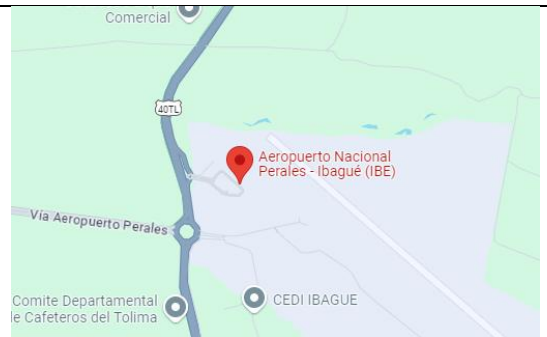
Fuente: Servicios administrativos.

Así mismo, se cuenta con presencia de servidores públicos en las siguientes oficinas de meteorología aeronáutica que hacen parte de los aeropuertos:

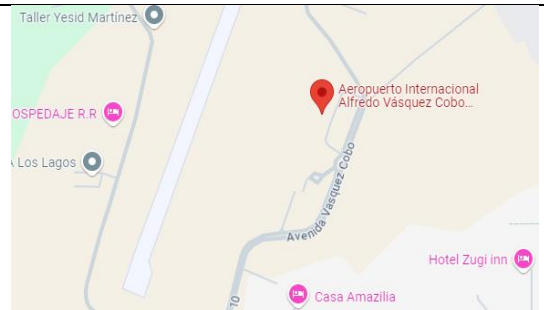
Tabla 8. Listado de Aeropuertos.

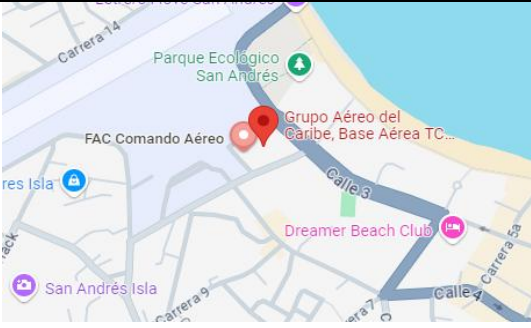
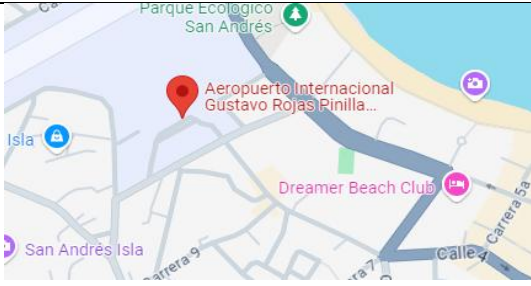
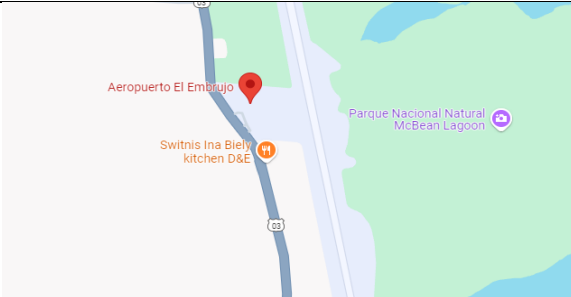
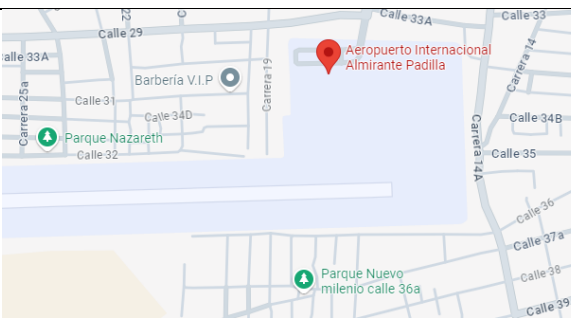
CIUDAD	AEROPUERTO	MAPA DE UBICACIÓN
MEDELLÍN - ANTIOQUIA	AEROPUERTO OLAYA HERRERA	
APARTADO - ANTIOQUIA	AEROPUERTO LOS CEDROS	
RIONEGRO - ANTIOQUIA	AEROPUERTO JOSE MARIA CORDOVA	
BOGOTÁ, D.C.	AEROPUERTO INTERNACIONA L EL DORADO	

CIUDAD	AEROPUERTO	MAPA DE UBICACIÓN
BARRANQUILLA - ATLÁNTICO	AEROPUERTO ERNESTO CORTISZOZ	
VILLAVICENCIO - META	AEROPUERTO VANGUARDIA	
NEIVA - HUILA	AEROPUERTO BENITO SALAS	
SANTA MARTA - MAGDALENA	AEROPUERTO SIMON BOLIVAR	

CIUDAD	AEROPUERTO	MAPA DE UBICACIÓN
CHACHAGUI - NARIÑO	AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO	
IPIALES - NARIÑO	AEROPUERTO SAN LUIS	
PALMIRA - VALLE DEL CAUCA	AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON	
IBAGUÉ - TOLIMA	AEROPUERTO PERALES	

Página 39 de 124

CIUDAD	AEROPUERTO	MAPA DE UBICACIÓN
ARAUCA - ARAUCA	AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ QUIROZ	
PEREIRA - RISARALDA	AEROPUERTO MATECAÑA	
ARMENIA - QUINDÍO	AEROPUERTO EL EDEN	
LETICIA - AMAZONAS	AEROPUERTO ALFREDO VASQUEZ COBO	

CIUDAD	AEROPUERTO	MAPA DE UBICACIÓN
SAN ANDRÉS ISLAS	AVENIDA COLOMBIA	
SAN ANDRÉS ISLAS	AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS	
PROVIDENCIA	AEROPUERTO EL EMBRUJO	
RIOHACHA - GUAJIRA	AEROPUERTO ALMIRANTE PADILLA	

Fuente: Grupo de Meteorología Aeronáutica

Página 42 de 124

[catálogo](#) relacionado, en este caso específico la entidad contrata el servicio de transporte de personal del IDEAM (transporte terrestre las veinticuatro horas, los siete días a la semana) con transporte de equipos y elementos, el cual fue mencionado con anterioridad.

- **Plan de emergencias viales**

Dentro del Plan para la atención de urgencias, emergencias, contingencias y desastres de la entidad se contempla un Plan de acción en caso de accidentes de tránsito junto con su Plan Operativo Normalizado, así como la ejecución de simulacros viales, sin embargo, se debe fortalecer el proceso de capacitación y entrenamiento para atención de estas novedades.

- **Instrumento para determinar el riesgo vial**

El IDEAM realizará el diagnóstico de los riesgos viales presentes en la entidad a través de tres (3) mecanismos diferentes:

- Para el factor humano: Con el fin de identificar el impacto en las personas, se hará mediante la aplicación de una encuesta a todo su personal incluyendo riesgos inherentes y en misión.
- Para el factor vehículos: Aplicación del formato de inspección preoperacional a vehículos a toda la flota automotor a través de la lista de chequeo definida para este fin dentro de la entidad.
- Para el factor de infraestructura segura: Se verificará el cumplimiento de condiciones de seguridad vial en la locación (parqueaderos) que se encuentren en las sedes de la entidad, por medio de la aplicación del formato de inspección.

- Aplicación de la Encuesta de riesgo vial

El diseño, la aplicación y la tabulación de la encuesta de análisis de riesgos viales fue el insumo clave y necesario para la toma de acciones enfocadas hacia los

riesgos de la movilidad en in itinere y en misión. Dentro de la metodología utilizada se incluyó:

- Diseño y validación de la encuesta:

Esta herramienta fue revisada por el Comité Vial y se incluyó la siguiente información para su recopilación: Edad, rol, género, licencia de conducción (si aplica), capacitaciones, cantidad de siniestros viales, medio de transporte que utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo, frecuencia y tipo de vehículo automotor o no automotor que usa para desplazamientos laborales.

- Aplicación, tabulación, análisis e informe de la encuesta:

Posterior a la aplicación de la herramienta, se tabularon las 222 respuestas y se analizó la información, la cual arrojó resultados representativos en temas de seguridad vial.

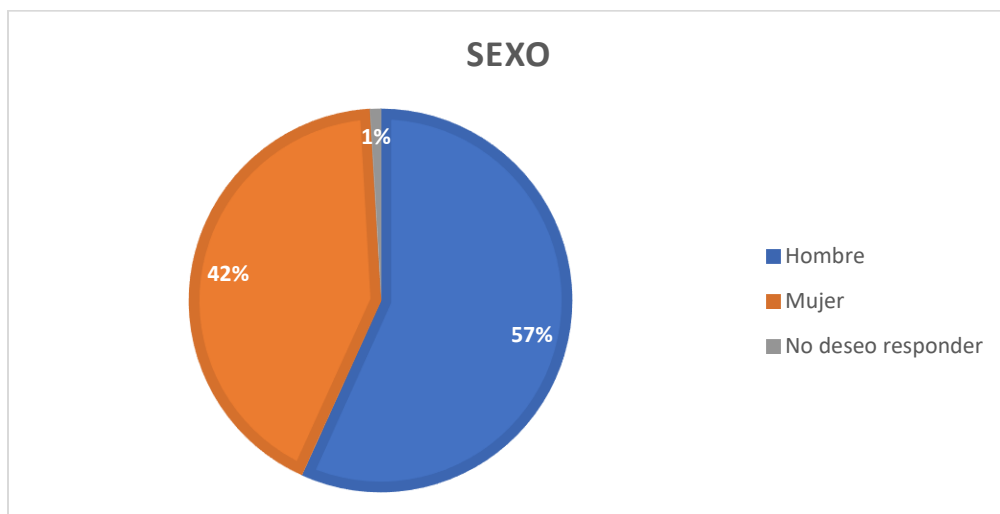
Estas actividades garantizan la confiabilidad de la información recopilada y será de utilidad al momento de realizar actividades de identificación y evaluación de los riesgos de la movilidad, ejecución de actividades de sensibilización, investigación de eventos por tránsito, entre otros.

- Consolidación y análisis de la encuesta

Para el levantamiento de la información, el Instituto aplicó desde el 12 al 22 de noviembre de 2024 un formulario digital con los datos que propone la guía metodológica para la formulación del PESV, la cual se basó en un análisis sobre el contexto, actividades, temas personales, desplazamientos, infraestructura y todos aquellos riesgos que se creen que entienden y afectan la entidad desde la seguridad vial.

Después de haber realizado dicho proceso, se procedió con la tabulación y análisis de las 222 respuestas, descritas en la siguiente caracterización del personal.

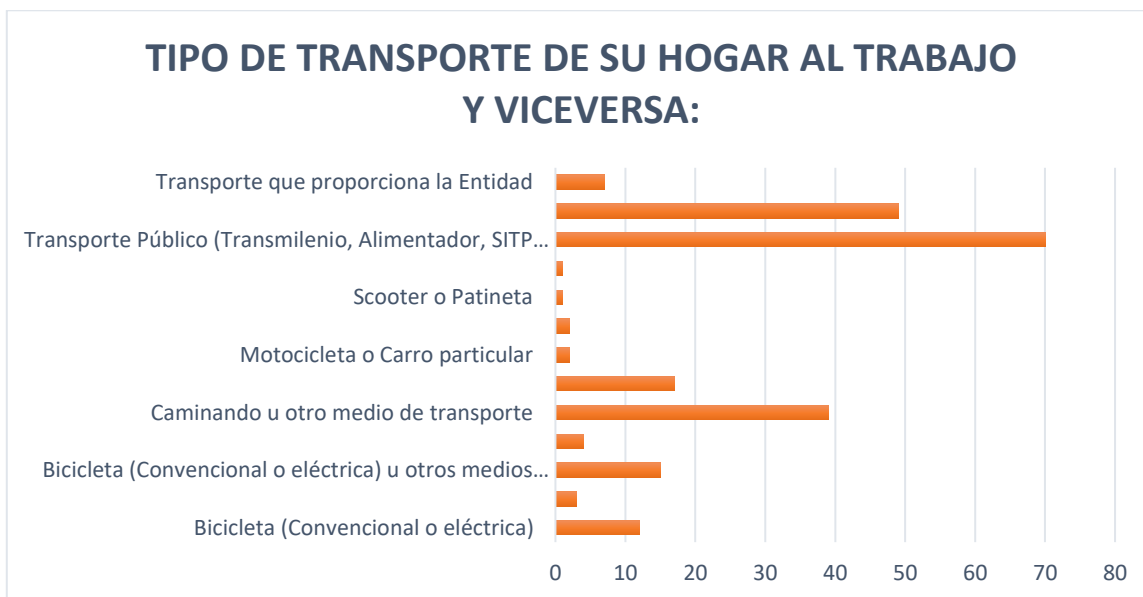
Imagen 2. Sexo.



Fuente: Elaboración propia.

Así las cosas, el 57% de las personas que contestaron la encuesta son hombres, el 42% mujeres y el 1% no deseo responder a esta pregunta.

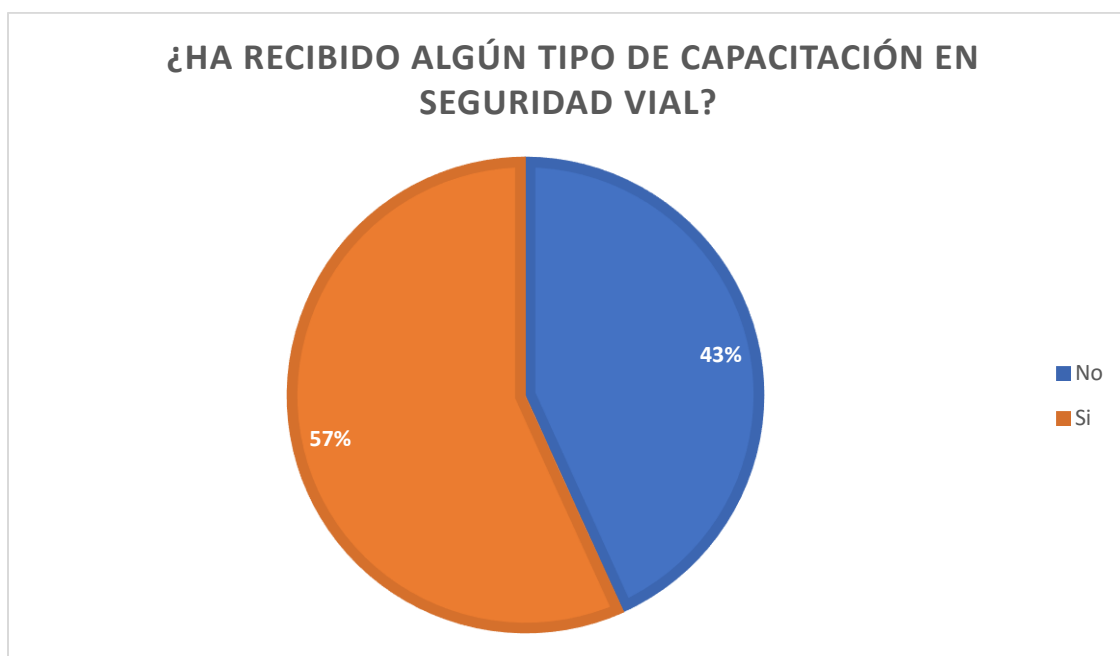
Imagen 3. Tipo de transporte que utiliza con mayor frecuencia para movilizarse de su hogar al trabajo y viceversa.



Fuente: Elaboración propia.

Respecto al transporte que utilizan con mayor frecuencia para movilizarse de su hogar al trabajo y viceversa, el 32% de las personas que contestaron la encuesta usan transporte público (Transmilenio, Alimentador, SITP o Taxi), el 22% Transporte Público (Transmilenio, Alimentador, SITP o Taxi) u otro medio de transporte, el 18% caminando u otro medio de transporte, seguido por un 8% correspondiente a motocicleta y un 7% para bicicleta (Convencional o eléctrica).

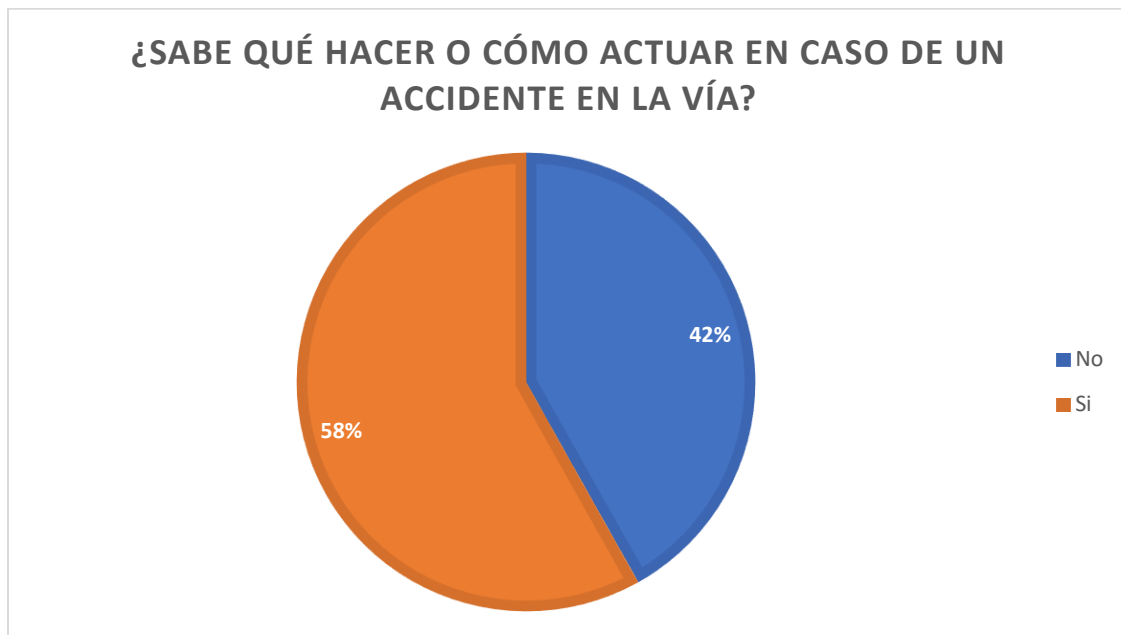
Imagen 4. Capacitación en seguridad vial.



Fuente: Elaboración propia.

El 57% de las personas que contestaron la encuesta indica que sí ha recibido capacitación en seguridad vial y el 43% de las personas refiere que no ha recibido capacitación en este tema específico.

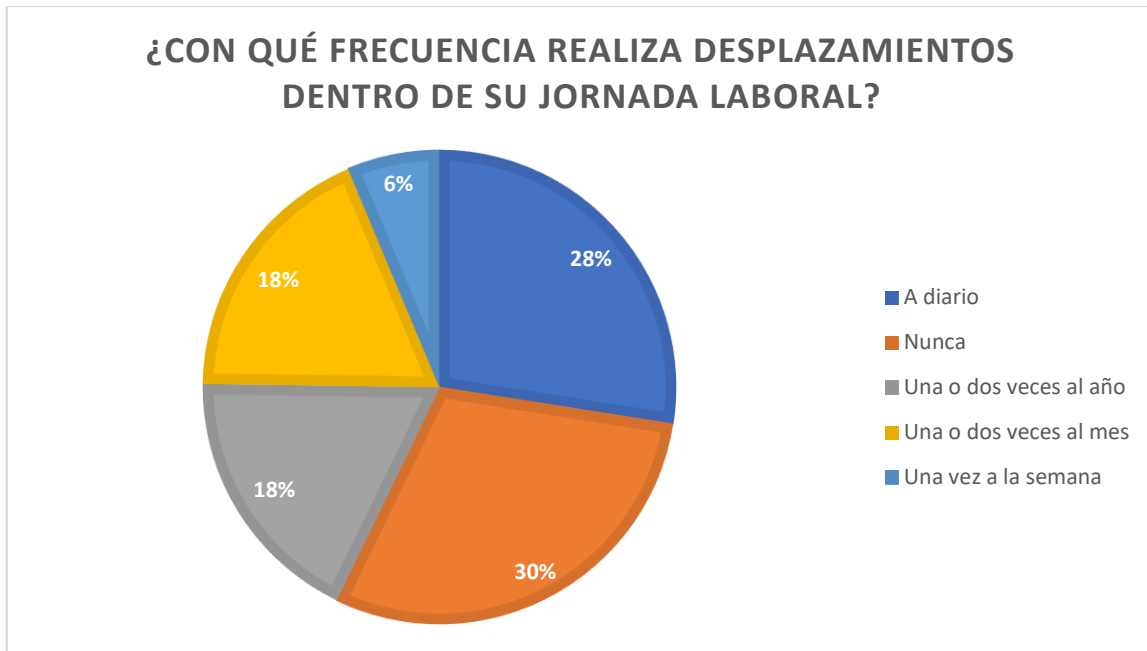
Imagen 5. Actuación en caso de accidentes viales.



Fuente: Elaboración propia.

El 58% de las personas que contestaron la encuesta indica que sí sabe cómo actuar en caso de un accidente en la vía si ellos mismos, compañeros de trabajo o familiares se vieran afectados y el 42% de las personas refiere que no conocen que hacer en caso de accidentes en la vía.

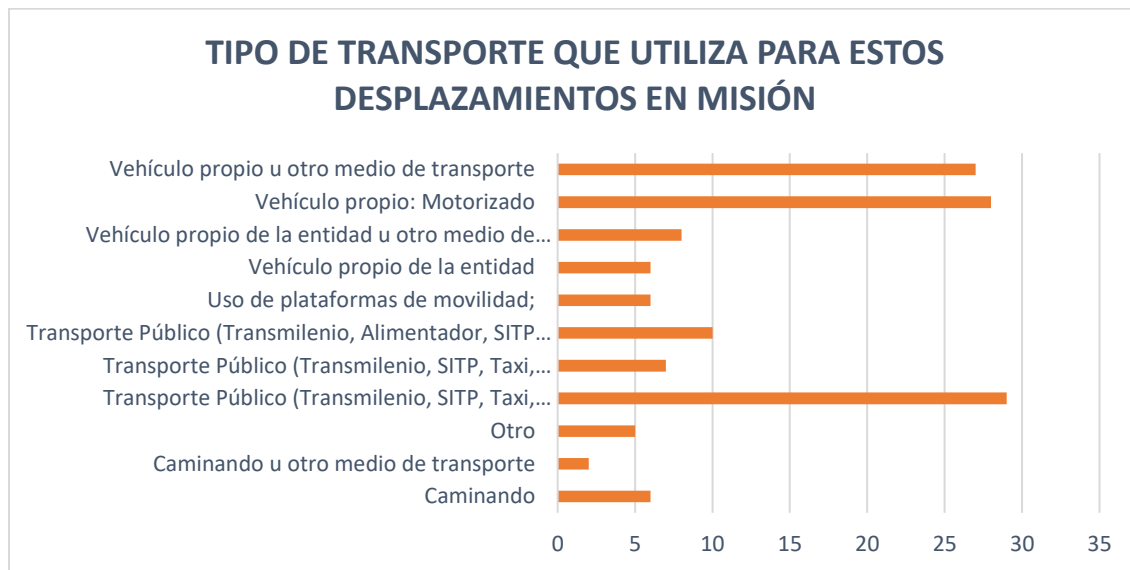
Imagen 6. Frecuencia de desplazamientos dentro de la jornada laboral o por funciones propias de su trabajo /cumplimiento de obligaciones contractuales.



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la frecuencia con la que se realizan desplazamientos dentro de la jornada laboral o por funciones propias de su trabajo o a raíz del cumplimiento de obligaciones contractuales, el 30% de las personas que contestaron la encuesta indica que nunca los realizan, el 28% a diario, el 18% una o dos veces al año, el 18% una o dos veces al mes y un 6% una vez a la semana; esto quiere decir que la mayor cantidad de personas que diligenciaron la encuesta realizan este tipo de desplazamientos.

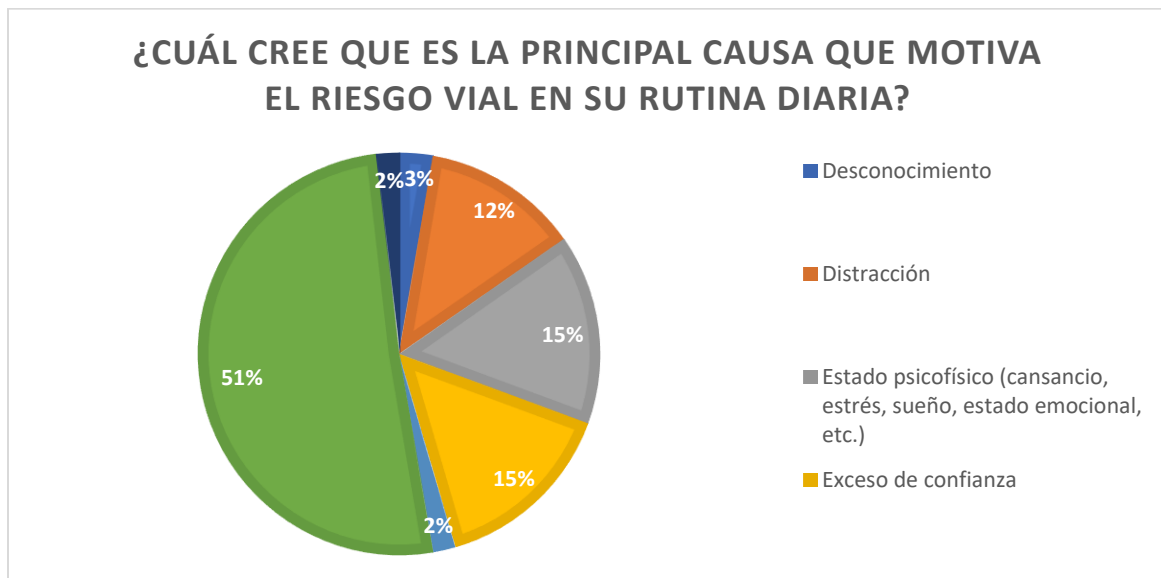
Imagen 7. Tipo de transporte que utiliza para los desplazamientos en misión.



Fuente: Elaboración propia.

El 22% de las personas que contestaron la encuesta usan Transporte Público (Transmilenio, SITP, Taxi, Alimentador) para realizar los desplazamientos dentro de la jornada laboral o en cumplimiento de obligaciones, el 21% los realiza en vehículo propio: Motorizado, el 20% en Vehículo propio u otro medio de transporte.

Imagen 8. Principal causa que motiva el riesgo vial en la rutina diaria.



Fuente: Elaboración propia.

El 51% de las personas que diligenciaron la encuesta creen que la principal causa que motiva el riesgo en la rutina diaria (desde su hogar al lugar de trabajo y viceversa / desplazamientos dentro de su jornada laboral o por funciones propias de su trabajo o a raíz del cumplimiento de obligaciones contractuales) se genera a causa de imprudencia, el 15% exceso de confianza, 15% estado psicofísico y el 12% distracción.

Relación con la ISO 39001

El presente diagnóstico del PESV se articula con el SG-SST mediante el cumplimiento del Artículo 2.2.4.6.16 del Decreto 1072 de 2015 *Evaluación inicial del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo*; así mismo, se articula con la ISO 39001 en lo señalado en el numeral 4.1 *Conocimiento de la organización y su contexto*.

Paso 6. Caracterización de la entidad, evaluación y control de riesgos

Este paso será actualizado cuando se generen algunas de las siguientes causales:

- ✓ Mínimo una (1) vez al año.
- ✓ cada vez que ocurra un siniestro vial en el cual resulte involucrado un vehículo de la entidad o puesto al servicio de ella y a consecuencia de este se causen fatalidades o lesiones.
- ✓ cuando se presente un siniestro vial de un miembro de la comunidad de la al interior o en el entorno de la entidad
- ✓ Cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.

- **Identificación del riesgo:**

La entidad por medio de la encuesta que se menciona en el punto anterior identificó la percepción de los colaboradores frente al riesgo vial, así mismo, dentro de la construcción de la matriz de identificación de peligros, valoración del riesgo y determinación de controles, se contemplaron los actores viales que realizan desplazamientos laborales (conductores, motociclistas, pasajeros, peatones, etc.), los factores de la seguridad vial del sistema seguro (comportamiento seguro, vehículos seguros, velocidades seguras, entorno o infraestructura vial y viajes seguros) y las variables de riesgo necesarias para mejorar la seguridad vial de la entidad.

- **Valoración del riesgo:**

Con el fin de comprender la naturaleza del riesgo y sus características, se usó la Guía Técnica Colombiana - GTC 45 para considerar nivel de deficiencia, exposición, probabilidad, consecuencia y de riesgo.

Así las cosas, los valores, significados y determinación de aceptabilidad del riesgo fueron tomados de la misma Guía.

La especificidad de cada uno de los peligros viales se encontrará en la matriz de identificación de peligros, valoración de riesgos y determinación de controles de la entidad. Luego del análisis de la encuesta de riesgos viales realizada a la población del Instituto, a continuación, se consideran los respectivos riesgos identificados por cada rol:

Tabla 9. Cargos por exposición de riesgos

ROL EN LA ENTIDAD	ROL EN LA VIA	RIESGO – PELIGROS - CONSECUENCIAS
Administrativos	Peatón	Atropellamiento (Imprudencia del conductor interno, imprudencia del conductor externo, exceso de velocidad de acuerdo con los límites permitidos, fatiga del conductor), clima, tiempo (día y noche), cruces en sitios no autorizados, desconocimiento de señalización, conflictos con la comunidad, secuestro de personal, robo, vandalismo, pérdidas económicas, estado general de la calzada y tráfico.
Administrativos	Pasajeros	Condiciones mecánicas deficientes del vehículo, uso de vehículo no apropiado, falta

ROL EN LA ENTIDAD	ROL EN LA VIA	RIESGO – PELIGROS - CONSECUENCIAS
		de pruebas e inspecciones técnico mecánicas, inexistencia de pólizas, antigüedad vehículo, falta equipo de seguridad (ruedas repuesto, extintor, kit primeros auxilios, ambiental), alta temperatura en partes del vehículo, conductor no entrenado, daños y pérdidas materiales, conflictos con la comunidad, secuestro de personal, robo, vandalismo, accidentes de tránsito por terceros, vehículos sobre la vía y agravamiento de lesiones en situaciones de emergencias por la falta de atención oportuna.
Administrativos	Conductor	Imprudencia del conductor, imprudencia de los peatones, imprudencia de los pasajeros, falta de concentración, distracción por parte del conductor o pasajero, cruces en sitios no autorizados, exceso de velocidad, desconocimiento de señalización, imprudencia del conductor externo, maniobra peligrosa, fatiga del conductor de la entidad, fatiga del conductor externo, clima, tiempo (día, noche), conflictos con la comunidad, secuestro de personal, robo, vandalismo, pérdidas económicas, estado general de la calzada y tráfico.
Operativo	Peatón	Atropellamiento (Imprudencia del conductor interno, imprudencia del conductor externo, exceso de velocidad de acuerdo con los límites

ROL EN LA ENTIDAD	ROL EN LA VIA	RIESGO – PELIGROS – CONSECUENCIAS
		permitidos, fatiga del conductor de la entidad, fatiga del conductor externo), clima, tiempo (día, noche), cruces en sitios no autorizados, desconocimiento señalización, conflictos con la comunidad, secuestro de personal, robo, vandalismo, pérdidas económicas, estado general de la calzada y tráfico.
Operativo	Pasajeros	Condiciones mecánicas deficientes del vehículo, capacidad insuficiente para el personal, uso de vehículo no apropiado, falta de pruebas e inspecciones técnico mecánicas, inexistencia de pólizas, antigüedad vehículo, falta equipo de seguridad (ruedas repuesto, extintor, kit primeros auxilios, ambiental, chaleco salvavidas), alta temperatura en partes del vehículo, conductor no entrenado, accidentes de tránsito, daños y pérdidas materiales, conflictos con la comunidad, robo, vandalismo, accidentes de tránsito por terceros, vehículos sobre la vía, agravamiento de lesiones en situaciones de emergencias por la falta de atención oportuna, uso de transportes no convencionales.
Operativo	Conductor	Mayor afluencia de personas, imprudencia del conductor, imprudencia de los peatones, imprudencia de los pasajeros falta de concentración, distracción por parte del conductor, peatón o pasajero, cruces en sitios

ROL EN LA ENTIDAD	ROL EN LA VIA	RIESGO – PELIGROS - CONSECUENCIAS
		no autorizados, exceso de velocidad, desconocimiento señalización, imprudencia del conductor externo, maniobra peligrosa, fatiga del conductor de la entidad, fatiga del conductor externo, clima, tiempo (día, noche), desconocimiento señalización, conflictos con la comunidad, robo, vandalismo, pérdidas económicas, estado general de la calzada, tráfico, condiciones mecánicas deficientes del vehículo, uso de vehículo no apropiado, documentación incompleta o inexistente, falta señalización de la carrocería, falta de pruebas e inspecciones técnico mecánicas, inexistencia de pólizas, antigüedad vehículo, inadecuado marcado de placas, falta equipo de seguridad (ruedas repuesto, extintor sistemas de escape dirigidos, sistemas de ahogo, kit primeros auxilios, ambiental), equipos de medición no calibrados, alta temperatura en partes del vehículo, uso de transportes no convencionales. Multas, lesiones incapacitantes, fatalidades, demandas, retención vehículos, pérdida de mercancía, daños materiales, conductor no entrenado, falta de curso manejo defensivo, falta de experiencia, documentación

ROL EN LA ENTIDAD	ROL EN LA VIA	RIESGO – PELIGROS – CONSECUENCIAS
		incompleta (licencias, certificados), condiciones físicas deficientes, falta de estudio de seguridad, esquema de vacunación incompleta, aceleraciones bruscas, paradas en neutro, acompañamiento de personas no autorizadas en el vehículo, fatiga física por problemas de inadecuada logística de viajes, zonas inaccesibles, mal estado de la vía, disturbios públicos, falta de señalización, ubicación estaciones de tanqueo, volcamientos, explosión o incendio de gases presurizados, líquidos y sólidos inflamables (cilindros de gas, crudo, sustancias comburentes, tóxicas y peligrosas), Golpes, laceraciones, heridas y traumas, sobreesfuerzo, fatiga física y posturas inadecuadas.

Fuente: Elaboración propia.

- **Tratamiento de los riesgos**

Posterior a la valoración de los riesgos identificados se determinaron las medidas de intervención: eliminación, sustitución, controles de ingeniería, controles administrativos (señalización, advertencia) y equipos / elementos de protección personal.

Independientemente de la actividad que se desarrolla en la entidad, se realizarán medidas de control y prevención encaminadas a minimizar el impacto de los riesgos identificados en las actividades.

- ✓ En la Fuente: Acciones encaminadas a minimizar el riesgo en el origen; la fuente identifica el proceso, objetos, instrumentos y condiciones físicas y psicológicas de las personas que generan el peligro.
- ✓ En el Medio: Acciones encaminadas a minimizar los riesgos en el medio en el que se desarrolla, barreras, aislamientos y controles de ingeniería.
- ✓ En el servidor y/o contratista: Acciones encaminadas a minimizar el riesgo en la persona.
- ✓ Medidas de control complementarias: Acciones de motivación, formación y entrenamiento.

Relación con la ISO 39001

La evaluación y control de riesgos del PESV se articula con el SG-SST mediante el cumplimiento del Artículo 2.2.4.6.15. del Decreto 1072 de 2015 *Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos*; así mismo, se articula con la ISO 39001 en lo señalado en el numeral 6.2 *Acciones para abordar riesgos y oportunidades*, sin embargo, como se plantea en el presente punto, la matriz de identificación de peligros, valoración del riesgo y determinación de controles se desarrollo de forma independiente para el riesgo de seguridad vial.

Paso 7. Objetivos y metas del PESV

Son objetivos orientadores de las actividades establecidas en Seguridad Vial al interior del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM, los siguientes:

- ✓ Asignar los recursos humanos, físicos, tecnológicos y económicos encaminados a la prevención y atención de accidentes de tránsito, sujeto a la disponibilidad presupuestal.

- ✓ Dar cumplimiento a la normatividad legal vigente aplicable en materia de tránsito, y transporte y a las políticas de regulación definidas en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial, fundamentadas en la mejora continua.
- ✓ Promover las medidas de prevención y control de los riesgos de movilidad derivados de los desplazamientos con ocasión del trabajo de las y los servidores públicos, contratistas, estudiantes en prácticas y demás colaboradores, según la identificación, análisis y valoración que se haga de los mismos.
- ✓ Monitorear el cumplimiento de las actividades de mantenimiento e inspección enfocadas a garantizar las condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos al servicio de la entidad, tanto propios como tercerizados.
- ✓ Revisar la política "Por la cual se adopta el Plan Estratégico de Seguridad Vial del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM y su Política" anualmente y actualizarla cuando las condiciones así lo exijan.

Objetivos específicos del PESV

Los siguientes objetivos del PESV tendrán como fin medir el cumplimiento de las diferentes actividades, el desempeño y el resultado de las acciones contenidas en este para el control de los riesgos por movilidad.

- ✓ Reducir a niveles tan bajos como sea posible, la ocurrencia de incidentes viales graves a través del aseguramiento y verificación de la competencia del personal que conduce vehículos y demás actores de la vía, estado de estos y el entorno, a través del desarrollo del PESV.
- ✓ Entrenar y desarrollar competencias en los conductores, peatones, pasajeros, motociclistas y ciclistas para fomentar el autocuidado y la prevención del daño a la salud relacionado con los riesgos presentes en la entidad.

- ✓ Garantizar un adecuado mantenimiento preventivo y correctivo de la seguridad activa y pasiva de los vehículos propios y contratados.
- ✓ Cumplir con los controles operacionales para mitigar el impacto de los riesgos identificados en inspecciones de seguridad vial y hacer seguimiento al cumplimiento de los estándares del PESV establecidos para personal propio y tercerizado.
- ✓ Definir, implementar y divulgar estándares y protocolos de atención a víctimas frente a posibles eventos en la vía e investigación de incidentes y accidentes de tránsito al interior de la entidad según el presente plan, políticas internas y autoridades competentes.

Metas del PESV

- ✓ Implementación y cumplimiento del 80% al 100% de lo contenido en el plan de trabajo anual, lo cual se traduce en el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normatividad vigente en Seguridad Vial de acuerdo con el Decreto 1079 del 2015 y Resolución 40595 del 2022 garantizando la mejora continua del PESV de la entidad.
- ✓ Fortalecimiento en el conocimiento en temas de Seguridad Vial mediante el cumplimiento del 80% al 100% de lo contenido en el cronograma de capacitación del SG-SST.
- ✓ Implementar eficazmente del 80% al 100% de las medidas de prevención y control por medio de la realización de las inspecciones preoperacionales y mantenimientos preventivos y correctivos del parque automotor, con el objetivo de mantener un desempeño óptimo y seguro.

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

- ***Gestión de la Velocidad Segura***

- ✓ **Objetivo:** Dar a conocer la velocidad adecuada según la normatividad aplicable para los desplazamientos durante las actividades laborales y durante los desplazamientos in itinere, además sensibilizar sobre el peligro que representa exceder los límites de velocidad debido al tiempo de respuesta ante un evento fortuito y establecer medidas para que se cumplan los límites de velocidad con el fin de mejorar el entorno vial y garantizar la seguridad de todos los usuarios viales.
- ✓ **Meta:** Asegurar que el 100% de los vehículos en la flota cumplan con los límites de velocidad establecidos por las normativas de tráfico y las políticas internas de la entidad.
- ✓ **Indicador y forma de medición:** El indicador a usar será el de "Excesos Límite de Velocidad Laboral: ELVL y Cobertura Programa de Gestión Velocidad Empresarial: GVF" los cuales se encuentran definidos en el paso 20 del presente documento.
- ✓ **Factores de desempeño relacionados:**
 - Cumplimiento de límites de velocidad: Medición de la adherencia de los conductores a los límites de velocidad establecidos.
 - Capacitación y sensibilización: Evaluación del nivel de conocimiento adquirido por los conductores sobre la importancia de la velocidad segura.
 - Sanciones y comportamientos: Evaluación del número de infracciones o sanciones cometidas debido al exceso de velocidad.
- ✓ **Cronograma:** Las actividades, responsables y recursos se encuentran contemplados dentro del plan de trabajo del SG-SST.
- ✓ **Presupuesto:** De acuerdo con la disponibilidad presupuestal.

- ✓ Mecanismos de seguimiento al programa: Análisis mensual del indicador de incidentes o infracciones relacionadas con la velocidad, identificando patrones y áreas de mejora.
- ✓ Mecanismos de comunicación: Campañas de prevención vial en torno a la gestión de la velocidad.
- ✓ Factores de desempeño: Promover el cumplimiento de los límites de velocidad, implementación de tecnología para control de velocidad de acuerdo con la disponibilidad presupuestal.
- ✓ Mecanismo o equipo de medición que se va a utilizar: Cámaras de velocidad o radares que se encuentran ubicados en puntos estratégicos de la ciudad para validar las velocidades de los vehículos.
- ✓ Responsables del programa: Comité de Seguridad Vial.
- ✓ Frecuencia de evaluación de los resultados: De forma mensual se valida el porcentaje de desplazamientos laborales con exceso de velocidad y en el acumulado anual el análisis integral del impacto del programa, incluyendo la reducción de accidentes y la efectividad de la capacitación.
- ✓ Procedimiento en caso de excesos de velocidad y casos reiterativos:
 - Primera infracción: Notificación al conductor y sesión de sensibilización sobre la importancia de respetar los límites de velocidad.
 - Segunda infracción: Advertencia formal por escrito.

- Tercera infracción: Suspensión temporal para conducir vehículos de la entidad en tanto se realiza el proceso de evaluación de desempeño y revisión del historial de infracciones.
- Infracciones graves: En casos de excesos de velocidad peligrosos, se considera la suspensión inmediata y revisión del caso con el Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano para determinar las acciones correctivas.

✓ Lineamiento

El límite máximo de velocidad permitido dentro de parqueaderos en las sedes de la entidad es de 10 km por hora, se deben tener señales de tránsito que informen acerca del máximo de velocidad.

En cumplimiento de lo establecido por el código de tránsito de Colombia título III capítulo XI hace extensiva la información a los conductores de los límites de velocidad permitidos en zona urbana como velocidad máxima permitida 60 Kilómetros por hora, y la velocidad máxima permitida en zonas rurales será de 80 kilómetros por hora.

Dicha información se encuentra estipulada dentro de la Política de Seguridad Vial, mencionada con anterioridad.

- ***Prevención de la Fatiga***

- ✓ Objetivo: Garantizar la seguridad de los conductores y la carga mediante el cumplimiento de las jornadas de trabajo, horas de conducción y descansos establecidos, con el fin de reducir los riesgos asociados con la fatiga de los conductores.
- ✓ Meta: Mantener un porcentaje de cumplimiento de las jornadas de trabajo y descanso superior al 95%.

- ✓ Indicador y forma de medición: El indicador a usar será el de “Exceso Jornadas Laborales Conductores: EJLC” el cual se encuentra definido en el paso 20 del presente documento.
- ✓ Factores de desempeño relacionados: Capacitación constante en la prevención de la fatiga, evaluación del bienestar físico y mental de los conductores por medio de los exámenes médicos ocupacionales.
- ✓ Cronograma: Las actividades, responsables y recursos se encuentran contemplados dentro del plan de trabajo del SG-SST.
- ✓ Presupuesto: De acuerdo con la disponibilidad presupuestal.
- ✓ Mecanismos de seguimiento al programa: Verificación y análisis de los registros de horas extras con el fin de validar las horas de conducción y descanso de los conductores.
- ✓ Mecanismos de comunicación: Campañas de prevención vial en torno a los peligros de la fatiga y la importancia de respetar las horas de descanso.
- ✓ Factores de desempeño: Promover el cumplimiento de la jornada laboral del personal que conduce un vehículo para los desplazamientos laborales, con el fin de que tengan una jornada adecuada de descanso entre turnos y periodos de descanso durante la jornada laboral.
- ✓ Mecanismo de medición que se va a utilizar: Registro de jornadas de trabajo extras
- ✓ Responsables del programa: Comité de Seguridad Vial y personal a cargo de la programación de los conductores.

- ✓ Frecuencia de evaluación de los resultados: De forma mensual se valida el porcentaje de los desplazamientos laborales que presentaron excesos en la jornada laboral por parte de los conductores y en el acumulado anual el análisis integral del impacto del programa.
- ✓ Procedimiento en caso de encontrar excesos en las jornadas de trabajo u horas de conducción y casos reiterativos:

Cuando se identifique a los conductores que exceden las horas de conducción o no cumplen con los descansos mínimos requeridos, se deben analizar las circunstancias que llevaron al incumplimiento (por ejemplo, rutas no planificadas adecuadamente, falta de descansos, errores en la programación), posterior a esto, se deben definir medidas correctivas, como la reasignación de rutas o socialización sobre el manejo de la fatiga, planificación de rutas y jornadas laborales para evitar futuros excesos.

Se efectuará una supervisión más estrecha de los conductores identificados para prevenir reincidencias.

Para los casos reiterativos, se validará con los planificadores de las rutas y conductores sobre el impacto de la fatiga y las soluciones para mejorar las condiciones de trabajo. Si se detecta un patrón reiterativo, se revisará la asignación de rutas o se implementarán descansos obligatorios más largos, así como la realización de capacitaciones adicionales sobre la prevención de la fatiga y la importancia de la seguridad vial.

- ✓ Lineamiento

El Instituto promueve y regula el descanso adecuado del personal que conduce para esto tiene establecida su política de seguridad vial considerando la limitación de las horas máximas de conducción, así la entidad comprometida con todos sus servidores y contratistas a cumplir con los tiempos de conducción,

indica que no deben exceder las 8 horas continuas; al igual se aseguran días de descanso compensatorio cuando aplique.

Todo conductor debe realizar sus pausas activas y/o descansos de 10 minutos por cada 3 horas seguidas de conducción. Adicionalmente, los conductores están en la obligación de reportar cuando no se sientan en capacidad de desarrollar su función debido a fatiga o cuando tengan alguna alteración de la salud.

Dicha información se encuentra estipulada dentro de la Política de Seguridad Vial, mencionada con anterioridad.

- ***Prevención de la Distracción***

- ✓ Objetivo: Promover la conciencia sobre los peligros derivados de las distracciones en los conductores y establecer medidas preventivas que eliminen o minimicen las fuentes de distracción durante la conducción.
- ✓ Meta: Lograr un cumplimiento del 100% en la capacitación de los conductores sobre prevención de distracción.
- ✓ Indicador y forma de medición: El indicador a usar será el de "Cumplimiento plan de formación en seguridad vial: CPF PESV" el cual se encuentra definido en el paso 20 del presente documento.
- ✓ Factores de desempeño relacionados: Asegurar que los conductores cumplan con las políticas internas de prevención de distracción (uso de dispositivos móviles, distracciones cognitivas, etc.) y evaluar la efectividad de los programas de sensibilización y su implementación a lo largo del año.
- ✓ Cronograma: Las actividades, responsables y recursos se encuentran contemplados dentro del plan de trabajo del SG-SST.

- ✓ Presupuesto: De acuerdo con la disponibilidad presupuestal.
- ✓ Mecanismos de seguimiento al programa: Revisión mensual de las métricas del programa, como incidentes reportados, capacitación completada, y comportamiento de los conductores.
- ✓ Mecanismos de comunicación: Campañas de prevención vial en torno a los peligros de la distracción durante la conducción.
- ✓ Responsables del programa: Comité de Seguridad Vial y personal a cargo de los conductores ya que deben asegurar que los conductores sigan las políticas y normas de seguridad relacionadas con la distracción.
- ✓ Frecuencia de evaluación de los resultados: De forma mensual se valida el porcentaje de los desplazamientos laborales que presentaron excesos en la jornada laboral por parte de los conductores y en el acumulado anual el análisis integral del impacto del programa.
- ✓ Procedimiento en caso de evidenciar distracción durante la conducción:

En caso de que se identifiquen comportamientos distractivos se debe revisar el caso y la posible causa de la distracción (uso del móvil, manipulación de pantallas, etc.). Si se confirma la distracción, se deben validar los procesos internos correspondientes y proporcionar una capacitación adicional al conductor sobre los riesgos de la distracción.

Si se detectan patrones repetidos, se considera una intervención más exhaustiva, como un cambio en las rutas.

✓ Lineamiento

El Instituto tiene establecido dentro de la política de seguridad vial la abstención del uso de equipos de comunicaciones móviles durante la conducción, según lo definido en la legislación. En caso de ser necesario y si se requiere contestar alguna llamada urgente o importante, el vehículo debe estar detenido y apagado en un lugar autorizado para su parqueo.

Dicha información se encuentra estipulada dentro de la Política de Seguridad Vial mencionada con anterioridad. Se verificará el cumplimiento de esta política a través de inspecciones planeadas.

- ***Cero tolerancia a la conducción bajo los efectos de alcohol y de sustancias psicoactivas***

- ✓ Objetivo: Prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas para garantizar la seguridad de los conductores, pasajeros y otros usuarios de las vías, así como fomentar una cultura de responsabilidad y concientización acerca de los peligros de conducir bajo el efecto de estas sustancias.
- ✓ Meta: Realizar el 100% de cumplimiento en capacitaciones sobre los riesgos de la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas.
- ✓ Indicador y forma de medición: El indicador a usar será el de "Gestión de Riesgos Viales: GRV" el cual se encuentra definido en el paso 20 del presente documento.
- ✓ Factores de desempeño relacionados: Monitoreo de la efectividad de las capacitaciones sobre los peligros de conducir bajo la influencia.



**Sistema de Gestión Integrado
Plan Estratégico de Seguridad Vial**

Código: SGI-PN002
Versión 01
Fecha: 11/03/2025

- ✓ Cronograma: Las actividades, responsables y recursos se encuentran contemplados dentro del plan de trabajo del SG-SST.
- ✓ Presupuesto: De acuerdo con la disponibilidad presupuestal.
- ✓ Mecanismos de seguimiento al programa: Evaluación del impacto de las sesiones educativas sobre la prevención del consumo de alcohol y drogas, y su relación con el comportamiento de los conductores.
- ✓ Responsables del programa: Comité de Seguridad Vial y personal a cargo de los conductores ya que deben asegurar que los conductores sigan las políticas y normas de seguridad relacionadas con seguridad vial.
- ✓ Frecuencia de evaluación de los resultados: De forma anual se valida el índice de riesgos viales con valoración alta, respecto a los identificados al inicio de año.
- ✓ Procedimiento en caso de evidenciar casos de conducción bajo el efecto de alcohol y psicoactivos:

En caso de detección de consumo de alcohol o sustancias psicoactivas, el conductor será inmediatamente suspendido del servicio y se realizará una evaluación médica ocupacional para determinar la capacidad de conducir.

Capacitación obligatoria: Todos los conductores con casos detectados de consumo serán obligados a participar en programas de sensibilización sobre los riesgos del consumo de sustancias al volante.

Evaluación médica: Evaluación psicológica o médica del conductor para asegurar que no exista dependencia o adicción a sustancias psicoactivas.

✓ Lineamiento

El Instituto ha establecido en forma clara su posición acerca del consumo de alcohol y de cualquier tipo de fármaco (antihistamínicos, barbitúricos, sedantes o drogas narcóticas) que afecte el estado de conciencia de su personal, ya que el uso de estas sustancias afecta la psiquis del individuo, y puede conllevar a efectos adversos sobre la seguridad, la productividad y la eficiencia de sus actividades, el de su entorno y el de la entidad misma, por lo cual estipuló una Política para la prevención de consumo de sustancias psicoactivas donde se establezcan los lineamientos que permitan mantener una sana convivencia laboral, prevención del consumo de sustancias psicoactivas y parámetros de seguridad y salud en las instalaciones del IDEAM, de acuerdo con lo dispuesto por la legislación.

- **Programa para la Protección de actores viales vulnerables**

En la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organization for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998, como se citó en Ministerio de Transporte, 2015).

Sin embargo, dentro del concepto de actor vial más vulnerable, también se encuentran comprendidos quienes se movilicen en patineta, patines, monopatines, monociclos, scotter, entre otros. Ahora bien, teniendo en cuenta el número de usuarios, lesiones y fallecimientos por parte de peatones, ciclistas y motociclistas, el Instituto hará especial énfasis en estos tres actores viales.

- ✓ Objetivo: Aumentar la conciencia y el respeto por los derechos de los actores viales vulnerables dentro del contexto urbano y rural, Implementar medidas concretas para mejorar la infraestructura vial y las prácticas de conducción que protejan a los actores vulnerables y promover una cultura de seguridad vial que contemple la protección de los actores más expuestos en las vías.

- ✓ Meta: 100% de los conductores capacitados en las mejores prácticas para la protección de actores vulnerables en las vías y cero muertes o lesiones graves en los próximos 12 meses entre peatones, ciclistas y motociclistas asociados con las actividades operativas de la empresa o flota de vehículos.
- ✓ Cronograma: Las actividades, responsables y recursos se encuentran contemplados dentro del plan de trabajo del SG-SST.
- ✓ Presupuesto: De acuerdo con la disponibilidad presupuestal.
- ✓ Directrices
 - Reconocer y prevenir conductas de riesgo en los puntos críticos de siniestralidad, asociados al irrespeto de las señales de tránsito, específicamente el PARE o prohibido adelantar.
 - Peatones: Identificar y cruzar por pasos diseñados para la circulación del peatón como son la acera o andén, berma, pasos peatonales a nivel y desnivel, vía peatonal o ciclovía o a falta de estos, usar las esquinas como cruce más seguro, siempre mirar al lado y lado al momento de cruzar una calle, recordando que la vista humana no alcanza a calcular la velocidad a la que vienen los vehículos.
 - Ciclista: Transitar usando un carril completo, respetar las señales de tránsito, hacerse visible con prendas reflectivas o de colores llamativos, no invadir espacios peatonales o transitar en contravía.
 - Motociclista: Acatar las señales de tránsito y conducir a una velocidad adecuada y segura según el contexto, como una conducta de autocuidado y cuidado de los demás.
 - Conductores: Respetar las señales de tránsito teniendo especial cuidado con los cruces peatonales, detenerse en la señal de PARE y conducir a velocidades adecuadas y seguras de acuerdo con el contexto y límite. Al

salir del vehículo mirar hacia atrás para verificar que no hay ningún riesgo; en caso de tener que adelantar a un ciclista hacerlo a una distancia mínima de 1,50 metros, si va a realizar un adelantamiento o cruce entre carriles, anunciarlo haciendo uso de las luces direccionales y recordar que la prioridad en la movilidad es el cuidado de la vida y por lo tanto la protección de los más vulnerables.

- Teniendo en cuenta lo anterior, se debe generar una apropiación de las normas de tránsito a través de la explicación de su importancia para cuidar la vida y favorecer la sana convivencia en las vías para los diferentes actores viales, reconocer la vulnerabilidad de la vida y específicamente de la cabeza ante la inminencia de un siniestro vial y la importancia del uso del casco para usuarios de motocicleta y bicicleta.
- ✓ Indicador y forma de medición: El indicador a usar será el de “Tasa de Siniestros viales por nivel de pérdida” el cual se encuentra definido en el paso 20 del presente documento.
- ✓ Factores de desempeño relacionados: Evaluación de la infraestructura vial y las medidas implementadas para proteger a los actores vulnerables, evaluación del impacto de la formación impartida a los conductores y el porcentaje de conocimiento adquirido en cuanto a las normativas y las buenas prácticas para proteger a los actores vulnerables.
- ✓ Mecanismos de comunicación: Realización de campañas de sensibilización en medios internos y externos sobre la importancia de proteger a los actores vulnerables en las vías, utilizando carteles, videos, boletines, y reuniones de equipo. Difusión de historias reales sobre el impacto de los accidentes viales en los actores vulnerables para generar conciencia y promover el cambio de comportamiento.

- ✓ Responsables del programa: Comité de Seguridad Vial y personas encargadas de coordinar la implementación del programa, asegurando que las directrices sean seguidas y monitoreadas.
- ✓ Frecuencia de evaluación de los resultados: De forma trimestral y acumulado anual se valida la cantidad de siniestros de tipo vial teniendo presente el nivel de pérdida.
- ✓ Procedimiento en caso de evidenciar caso identificar incumplimiento de las directrices:

Identificación del incumplimiento: Mediante la revisión de incidentes y el monitoreo de las prácticas de los conductores, se identifican los casos en que no se siguen las directrices de protección de actores vulnerables. Se lleva a cabo una investigación para determinar las causas del incumplimiento y la gravedad del incidente, evaluando si fue un error humano o una falla en la infraestructura.

Dependiendo de la gravedad del incumplimiento, las acciones pueden incluir sanciones disciplinarias, una reeducación del conductor o mejoras en la infraestructura.

Si el incumplimiento es reiterativo, se implementarán medidas correctivas adicionales, como un seguimiento más estrecho de la conducta del conductor, la implementación de sesiones de sensibilización o ajustes en los protocolos de seguridad.

Los conductores reincidentes en el incumplimiento recibirán formación adicional sobre las consecuencias del incumplimiento de las directrices y su impacto en la seguridad vial.

Se evaluará si las rutas asignadas o la infraestructura vial interna requieren ajustes adicionales para evitar la repetición de accidentes o incidentes relacionados con actores vulnerables.

- **Otros programas relacionados con los riesgos**

Dentro del SG-SST se programan actividades relativas a medicina del trabajo, prevención y promoción de la salud en trabajo, condiciones de salud, entre otros que pueden llegar a ser aplicables a lo relativo con seguridad vial.

Relación con la ISO 39001

Los programas y factores de desempeño del PESV son comunes tanto en el PESV (paso 8 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.1.2.3.4. del Decreto 1072 de 2015) y la norma ISO 39001 ya que establece un marco que asegura que estas actividades se realicen de manera estructurada y en concordancia con los objetivos de seguridad vial, garantizando la implementación de controles operacionales y medidas correctivas y preventivas.

FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV

Paso 9. Plan anual de trabajo

Para garantizar la ejecución de todos los planes de acción definidos en temas de seguridad vial, se cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad y Salud en el Trabajo, con su cronograma de trabajo anual, documento que hace parte integral del presente PESV, en el cual se define el cronograma de las actividades a realizar, objetivos, responsables, fechas de ejecución e indicadores de cumplimiento de actividades. Este se revisará cada año, con el fin de identificar actividades que se requieran dependiendo de la evaluación e implementación del PESV.

Planes de acción de riesgos viales

Una vez analizadas todas las variables propuestas según GTC 45, desde el Instituto se proponen las siguientes acciones para el plan de acción:

- Generar el plan de capacitación, entrenamiento a todo el personal en los diferentes actores en la vía haciendo énfasis a: conductores, peatones y uso de transporte público.
- Realizar campañas de información sobre temas específicos de seguridad vial por medio de correo electrónico e Intranet.
- Implementar la verificación periódica del estado de los comparendos y las licencias de tránsito de los vehículos y las licencias de conducción de los conductores.
- Plasmar, medir y hacer seguimiento a indicadores del PESV, estos indicadores finalmente medirán el resultado de la implementación de las actividades antes sugeridas.
- Realizar el mantenimiento preventivo de los vehículos propios.

Relación con la ISO 39001

El plan de trabajo anual es común tanto en el PESV (paso 9 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.17 del Decreto 1072 de 2015) y la norma ISO 39001 ya que en los tres contextos permite establecer un enfoque coordinado para identificar y gestionar los riesgos en áreas clave, garantizar que las medidas preventivas sean efectivas y asegurar que los objetivos de seguridad sean alcanzados.

Paso 10. Competencia y plan anual de formación

A continuación, se define la competencia en seguridad vial de los siguientes cargos y roles al servicio de la entidad:

1. Líder del diseño e implementación del PESV.
 - Educación: Mínimo nivel profesional en áreas afines a SST.
 - Formación: Cursos, capacitaciones, foros, diplomados, etc. relacionados con temas de seguridad vial.
 - Experiencia: Mínima de 6 meses en asesoría, planificación, liderazgo, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

2. Miembros del Comité de Seguridad Vial.
 - Educación: Mínimo nivel profesional.
 - Formación: Cursos, capacitaciones, foros, diplomados, etc. relacionados con temas de seguridad vial.
 - Experiencia: Para el líder experiencia mínima de seis (6) meses en asesoría, planificación, liderazgo, implementación, seguimiento y mejora del PESV.
 - Capacitaciones: Se realizarán mínimo dos (2) al año.

3. Capacitadores en seguridad vial: Estas actividades se realizarán con el apoyo de ARL Positiva.
 - Educación: Título técnico o profesional en áreas como ingeniería en seguridad vial, transporte, ingeniería industrial, o afines.
 - Formación: Formación especializada en seguridad vial, manejo defensivo, normativas de tránsito, y/o psicología del conductor.
 - Experiencia: Experiencia mínima de 2-3 años en roles relacionados con seguridad vial o formación en conducción segura, además de experiencia en la capacitación de conductores o personal en temas de seguridad vial.

4. Personas que realizan la función de validar desplazamientos laborales:

- Educación: Mínimo nivel profesional.
 - Formación: Conocimiento en planificación de rutas, gestión de transporte, seguridad vial y optimización de recursos.
 - Experiencia: Experiencia en la coordinación y planificación de rutas, control de flotas de vehículos, y conocimiento de las normativas de seguridad vial aplicables a la entidad.
5. Técnicos de mantenimiento de vehículos: Esta actividad se realiza por medio de contratación.
- Educación: Título técnico o tecnólogo en mantenimiento automotriz, ingeniería mecánica o afines.
 - Formación: Formación en diagnóstico y mantenimiento de vehículos, gestión de flotas, y seguridad en el mantenimiento preventivo y correctivo.
 - Experiencia: Experiencia en mantenimiento de vehículos y en la implementación de prácticas de seguridad vial durante el proceso de mantenimiento.
6. Auditores de seguridad vial: En caso de que la entidad no cuente con una persona diferente al líder del diseño e implementación del PESV que cumpla con el perfil mencionado a continuación, este proceso se realizará con una entidad externa, mínimo una vez al año.
- Educación: Título en ingeniería de transporte, seguridad vial, ingeniería industrial o afines.
 - Formación: Formación en auditoría de seguridad vial, normas de tráfico, procedimientos de investigación de accidentes viales, y estándares internacionales como la ISO 39001.

- Experiencia: Experiencia en auditorías o evaluación de sistemas de gestión de seguridad vial, conocimiento de normativas de seguridad vial y gestión de riesgos en el transporte.
7. Brigadista: Personas con conocimientos en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores, encargadas de brindar apoyo en la atención de los siniestros viales, bien sea como primer respondiente o como soporte en la atención.
- Educación: Formación en primeros auxilios, rescate vehicular, y gestión de emergencias.
 - Formación: Cursos en primeros auxilios, técnicas de resucitación cardiopulmonar (RCP), manejo de extintores, y rescate vehicular.
 - Experiencia: Experiencia en atención de emergencias, entrenamiento en rescate vehicular, y manejo de situaciones de emergencia en el lugar del accidente.
8. Investigadores Internos de siniestros viales.
- Educación: Mínimo nivel profesional en áreas afines a SST.
 - Formación: Cursos, capacitaciones, foros, diplomados, etc. relacionados con temas de seguridad vial.
 - Experiencia: Mínima de 6 meses en asesoría, planificación, liderazgo, implementación, seguimiento y mejora del PESV.
9. Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales
- Educación: No se requiere una educación formal específica, pero sí un conocimiento básico de seguridad vial.

- Formación: Capacitación en manejo defensivo, normas de tránsito y seguridad vial, y formación en gestión de riesgos durante el transporte.
- Experiencia: Experiencia como conductor de vehículos, con un historial limpio de accidentes y cumplimiento de las normativas de tránsito.

Adicional a lo anterior, el Instituto cuenta con un Manual de Funciones y Competencias laborales donde establece el perfil del cargo conductor, en cuanto a los contratistas (si aplica) dentro de los estudios previos se estipulan dichas características.

La entidad a través del Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano, capacita a los servidores públicos con el fin de aumentar sus capacidades y desarrollo de labores diarias, obteniendo eficacia y eficiencia en sus procesos, en cuanto a los temas relacionados con la seguridad vial; desde el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST se cuenta con un cronograma de capacitaciones y un plan de trabajo anual, cuyo objetivo es crear la cultura de la prevención de accidentes, la capacitación se planificará anualmente para todo el personal ya sean en su rol como conductores, peatones, ciclistas, motociclistas y/o pasajeros, este cronograma contará con las actividades en seguridad vial establecidas para la vigencia del tema específico y se revisará cada año, con el fin de identificar actividades de formación que se requieran dependiendo de la evaluación e implementación del PESV.

Relación con la ISO 39001

El plan de trabajo anual es común tanto en el PESV (paso 10 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.11 del Decreto 1072 de 2015) y la norma ISO 39001 ya que todos buscan establecer acciones estructuradas y medibles para gestionar los riesgos de seguridad vial y laboral. Este plan permite la implementación de medidas

preventivas, el seguimiento de objetivos, y la mejora continua, asegurando el cumplimiento de normativas y la reducción de accidentes, tanto en el entorno laboral como en las vías.

Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro

El pilar del comportamiento seguro busca una aproximación holística que no solo contenga medidas encaminadas a los procesos de información, formación, comunicación y control al comportamiento, sino que adecue procedimentalmente la normativa asociada e incorpore la seguridad vial en los entornos laborales.

Para lograr la finalidad de este pilar estratégico es vital la integración del Comité Paritario de seguridad y salud en el trabajo – COPASST, Comité de Seguridad Vial y la Administradora de Riesgos Laborales - ARL, con el fin de que contribuyan en la generación y adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con la misionalidad de la Entidad como en la vida cotidiana.

Es así como se debe integrar a todo el personal de la entidad en planes de integración de competencias humanísticas como: tolerancia, ética, responsabilidad, cultura ciudadana, seguridad vial y comunicación.

Así mismo, capacitar el personal operativo en programas de alistamiento preoperacional. Igualmente, generar un programa de aprovechamiento de horarios de descanso en jornada laboral y así mismo campañas de pausas activas en las jornadas laborales, finalmente, promover el comportamiento seguro de los conductores desarrollando conductas seguras y promoviendo conciencia respecto a los riesgos que implica la conducción de vehículos automotores y desarrollar hábitos seguros de conducción.

A continuación, se refieren las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos colaboradores de la entidad:

- El reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales.

- La participación en capacitaciones de seguridad vial.
- El compromiso de los colaboradores de la entidad en cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la misma.
- El reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud.

Al menos una (1) vez al año se evaluará el comportamiento de los funcionarios que se encuentren en el cargo de conductor y dicha evaluación tendrá como mínimo:

- Siniestros viales en el periodo evaluado, en los que se han visto involucrados colaboradores de la entidad.
- Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por los colaboradores de la entidad.
- Quejas durante el periodo evaluado relacionadas con comportamientos de los colaboradores que pongan en riesgo su seguridad vial y/o la de los demás miembros de la comunidad de la entidad y/o la de otros actores viales.
- Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado.
- Posteriormente, la entidad debe documentar el procedimiento de evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial con el fin de identificar los colaboradores que requieren un refuerzo en los programas de formación.

Controles para el Comportamiento Humano

Todos los conductores de la entidad y las empresas contratistas con el propósito de cumplir las labores para las cuales fueron contratados y que requieran transportar personas en vehículos automotores, deben acogerse a lo estipulado por las normas colombianas vigentes en materia de tránsito y transporte para cada modalidad del transporte a realizar, como también, cumplir las demás disposiciones establecidas en este documento. Cuando exista diferencia entre la

legislación vigente y este documento, se debe tomar la directriz que se encuentre generando mayor restricción.

Todo conductor o cualquier cargo con el rol de conducción debe portar siempre los documentos personales que exige la ley, en buen estado y vigentes para el ejercicio de su labor, así:

- Cédula de Ciudadanía.
- Carné de identificación de la entidad.
- Licencia de conducción vigente y categoría correspondiente al vehículo asignado, la información puede ser validada en www.runt.com.co.

Adicional a esto, de acuerdo con los estudios previos para el caso de los contratistas (si aplica) debe tener y certificar:

- Soportes de pagos o cotizaciones al Sistema de Seguridad Social Integral; Salud, Pensión y Riesgos laborales (aplica para empresas contratistas y subcontratistas).
- Certificado de comparendos, información validada en www.simit.org.co. Estar inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.
- El certificado de aptitud física (examen médico ocupacional), mental y de coordinación motriz para conductor emitido por un ente autorizado.

Exámenes médicos ocupacionales

Para el caso de los y las servidores el Instituto asumirá el costo y programación de los exámenes de ingreso y periódicos, para los conductores se tienen presupuestados en el profesiograma así:

- Examen médico general con énfasis osteomuscular
- Examen optométrico.
- Audiometría.
- Glicemia en ayunas.

- Perfil lipídico.
- Psicosensométrico para conductores.
- Electro Cardio Grama para mayores de 45 años en el examen de ingreso.

Para el caso de los contratistas (si aplica), la Oficina Asesora Jurídica remite el certificado al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, en donde se validará que aporten el certificado y que este se encuentre vigente y con el concepto de aptitud correspondiente.

Relación con la ISO 39001

La definición de responsabilidades en el PESV es común tanto en el PESV (paso 11 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.10. y 2.2.4.7.5. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 7.3 y 7.4 de la ISO 39001 ya que buscan asegurar la asignación clara de roles y tareas para gestionar la seguridad vial y laboral, garantizando que las responsabilidades estén bien definidas, para facilitar la implementación de acciones preventivas, el cumplimiento de normativas y la mejora continua en la gestión de riesgos viales y laborales.

Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

El Instituto cuenta con Planes Operativos Normalizado (PON), los cuales tienen definidas las acciones a realizar en caso de que los conductores se vean involucrados en accidentes viales o emergencias en la vía. Se realizará como mínimo una (1) vez al año un simulacro vial.

Atención a lesionados y reporte de siniestros viales

La entidad siendo consciente que la atención a las víctimas en un accidente de tránsito es primordial y que una atención adecuada y oportuna es sumamente importante, ha establecido un plan de emergencia que implica la identificación de mecanismos de notificación para un adecuado traslado de los lesionados en caso de presentarse un evento vial.

Igualmente se promoverá a través de capacitaciones constantes que los diferentes actores viales conozcan sobre la atención primaria en accidentes de este tipo para los diferentes transportes que se usen.

Cuando algún incidente ocurre, se debe notificar al 123, al responsable de la entidad (personal de servicios administrativos) y el SOAT lo antes posible para que la persona encargada realice el respectivo contacto con el centro hospitalario más cercano de acuerdo con la ubicación de la emergencia y coordinando la movilización del lesionado, a su vez el responsable de la entidad que recibe la información, comunicará al Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano - Seguridad y Salud en el Trabajo de la novedad para los trámites correspondientes.

Si el conductor se siente en la capacidad se deben prestar los primeros auxilios teniendo en cuenta los siguiente:

- Proteger los bienes de los accidentados y sólo mover al lesionado a un sitio seguro, si es peligroso dejarlo en su sitio (riesgo de explosión, fuego, derrumbe, atmósfera peligrosa, etc.).
- Examinar: Revisar completamente al herido; muchas lesiones pasan desapercibidas por falta de un buen examen físico, fijarse si el lesionado: Tiene pulso, respira, está consciente, sangra, tiene fracturas, tiene quemaduras y otras lesiones.
- Socorrer: Es preferible esperar a la llegada de personal clínico experimentado o el servicio de ambulancia, si es imprescindible trasladarlo, llevarlo al centro asistencial más cercano; allí se tomarán las decisiones acordes a la situación o caso. Evalúe la prioridad de las lesiones y atienda cada una de ellas. Importante en todos los casos brindar apoyo psicológico y emocional.
- Vigilar: No abandone al lesionado; esté pendiente en todo momento de los cambios que sufra para que los atienda rápidamente y asegúrese del transporte adecuado.

En caso de incendio

En caso de incendio con hidrocarburos y/o derivados se debe mantener la calma y actuar con rapidez para realizar el paso a paso establecido:

Suspenda las actividades que esté realizando, interrumpa el suministro de energía, notifique rápidamente el incidente: se debe notificar al 123, al responsable de la entidad y el SOAT lo antes posible para que la persona encargada realice el respectivo contacto y le envíen el apoyo que se requiere, a su vez el responsable de la entidad que recibe la información, comunicará al Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano - Seguridad y Salud en el Trabajo de la novedad para los trámites correspondientes.

Tome el extintor más cercano y proceda a controlar el fuego, si el fuego se controla se debe esperar la llegada del personal especializado, colaborar con la investigación y evaluación de daños, no inicie labores hasta estar seguro de que no hay factores de riesgo; en caso de que el fuego no haya sido controlado avise al personal de la zona afectada para alejarse del área y prepararse para la evacuación.

En caso de que haya personas afectadas se deben prestar los primeros auxilios a la víctima, no abandonarla y esperar la llegada de los grupos de control de emergencias para la correspondiente evacuación de lesionados, cuando no haya heridos evacue siguiendo las instrucciones de instancias de protección y ubíquese en un punto seguro esperando las instrucciones de las entidades externas que estén apoyando la emergencia.

En caso de explosión

Se debe notificar a la cadena de llamadas: 123, al responsable de la entidad y el SOAT lo antes posible para que la persona encargada realice el respectivo contacto y le envíen el apoyo que se requiere, a su vez el responsable de la entidad que recibe la información comunicará al Grupo de Administración y



Desarrollo del Talento Humano - Seguridad y Salud en el Trabajo de la novedad para los trámites correspondientes.

Evacue a un área segura y una vez la emergencia sea verificada, los cuerpos de apoyo se desplegarán y revisarán la evacuación y rescate del personal lesionado, luego de que se controle la emergencia se realiza la evaluación de daños, adecuación del área, determinación de la normalidad y retroalimentación.

En caso de colisión

Cuando se realice la detección directa o instrumentada en el lugar de la ocurrencia de los hechos se debe cerrar el suministro de sistemas eléctricos, asegurar el vehículo, preparar el equipo de respuesta inicial a incidentes (kit de carretera, botiquín y extintor), posterior a esto, reportar o dar aviso de quien recibe o detecta (conductor) al 123, al responsable de la entidad y el SOAT lo antes posible para que el personal de tránsito pueda generar respuesta inicial oportuna, a su vez el responsable de la entidad que recibe la información, comunicará al Grupo de Administración y Desarrollo del Talento Humano - Seguridad y Salud en el Trabajo de la novedad para los trámites correspondientes.

Es importante realizar un cierre de seguridad con el fin de evacuar el área y que los entes externos puedan dar respuesta especializada, aplicar los procedimientos en caso de rescate de personal lesionado (si aplica) para su evacuación correspondiente.

Si el evento fue controlado se da por finalizada la emergencia, en caso de que no esté controlado se debe esperar la llegada de los grupos especializados para el soporte de la situación.

En caso de robo

Procure no realizar movimientos repentinos ni inesperados, obedezca toda la instrucción que sea impartida por los ladrones, trate de memorizar señales particulares de los ladrones como cicatrices, tatuajes, lunares, forma de hablar,

ropa, entre otros, en caso de que pueda contactar a la policía realice el denuncia del ilícito, contacte a la entidad para reportar la novedad, colabore con la realización del informe del incidente y entregue a la entidad la copia de todos los documentos generados; en caso de que no pueda contactar a la policía, recuerde que la prioridad principal es la vida, por lo cual no la debe exponer, espere y cuando ya no se encuentre bajo ninguna subordinación de los ladrones realice la cadena de llamadas y el paso a paso indicado anteriormente.

En caso de volcamiento

Asegúrese de que no haya ningún herido, verifique la magnitud del accidente y de aviso a las autoridades de ayuda en la vía y a la entidad, evite respirar polvo o gases y el contacto con la piel y los ojos.

Realice inspección al área para verificar riesgos presentes y si hay un derrame o incendios siga las instrucciones del paso a paso y procure contener la expansión de la emergencia.

Si hay probabilidad de explosión, evacue el área, tome nota y fotografías del accidente, las autoridades correspondientes realizarán el traslado del vehículo y desocupe de la cisterna.

Relación con la ISO 39001

El Plan de atención y respuesta ante emergencias del PESV es común tanto en el PESV (paso 12 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.25. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 8.2 de la ISO 39001 ya que buscan garantizar una respuesta efectiva ante situaciones de emergencia, minimizando los riesgos para la seguridad vial y la salud laboral. La integración de este plan asegura la coordinación de acciones preventivas y correctivas, garantizando la protección de los trabajadores y la adecuada atención ante incidentes, en cumplimiento con las normativas y estándares internacionales.

Paso 13. Investigación interna de siniestros viales

Para la investigación de accidentes de tránsito en caso de que ocurra, la Entidad cuenta con un Procedimiento para el reporte e investigación de incidentes y accidentes de trabajo, con el fin de registrar, investigar y analizar, de manera oportuna, los incidentes que se presenten, y así:

- Determinar las deficiencias que no son evidentes y otros factores que podrían causar o contribuir a que ocurran incidentes.
- Identificar las necesidades de planes de acción.
- Comunicar los resultados de la investigación de los accidentes de tránsito a todo el personal de la Entidad, como lecciones aprendidas.

Así mismo, los resultados de las investigaciones y planes de acción derivados de los accidentes de tránsito son documentados y conservados dentro del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST.

Relación con la ISO 39001

La investigación interna de siniestros viales es común tanto en el PESV (paso 13 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.32. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 9.2 de la ISO 39001 ya que todos buscan identificar las causas raíz de los accidentes para prevenir su recurrencia. Este enfoque permite implementar acciones correctivas y preventivas basadas en un análisis detallado, mejorando la seguridad vial y laboral, y cumpliendo con las normativas para reducir riesgos y proteger a los empleados y la comunidad.

Paso 14. Vías seguras administradas por la entidad

Protocolo de Operación y mantenimiento de vía privada a cargo de la entidad - Parquaderos:

El Protocolo de Operación y Mantenimiento de Vía Privada a cargo de la entidad es un conjunto de directrices y procedimientos que deben seguirse para asegurar

que los parqueaderos y las vías privadas a cargo de la entidad se mantengan en condiciones óptimas de seguridad y operatividad.

Objetivo del Protocolo:

Establecer los procedimientos de operación, control y mantenimiento de las vías privadas y parqueaderos a cargo de la entidad, garantizando la seguridad vial y operativa tanto para los usuarios como para los vehículos.

Normas de Seguridad y Señalización:

- Señales de Tránsito: Colocar señales de tránsito adecuadas, como límites de velocidad, direcciones de circulación, señales de estacionamiento, y áreas de emergencia.
- Iluminación: Garantizar que el parqueadero y las vías privadas estén bien iluminados para evitar accidentes y robos.
- Sistemas de vigilancia: Implementar cámaras de seguridad o sistemas de monitoreo para la supervisión constante.

Mantenimiento de la Infraestructura:

- Revisión periódica de la vía: Verificar el estado de las vías, incluyendo el pavimento, las señales y el sistema de drenaje. Reparar cualquier daño o desgaste (baches, grietas, etc.) inmediatamente.
- Inspección de los elementos de seguridad: Revisar las barreras, los dispositivos de señalización y las luces de emergencia.
- Limpieza: Asegurar que las áreas de circulación estén libres de obstrucciones y que se mantengan limpias para evitar riesgos de accidentes.

Control y Operación del Parqueadero:

- Ingreso y salida de vehículos: La entidad cuenta con procedimientos claros para el ingreso y salida de vehículos, regulando el flujo y evitando congestiones.

- Capacidad del Parqueadero: La entidad cuenta con un proceso de supervisión para que la capacidad del parqueadero no se vea sobrepasada, manteniendo un número adecuado de espacios libres para los vehículos.
- Seguridad del parqueadero: Se garantiza que el área sea segura para el estacionamiento, evitando zonas de riesgo, como áreas mal iluminadas o sin vigilancia.

Plan de Emergencias y Evacuación

- Accesos para emergencias: Asegurar que haya salidas de emergencia bien señalizadas y libres de obstáculos en todo momento.
- Equipos de primeros auxilios: Tener kits de primeros auxilios accesibles en puntos estratégicos del parqueadero.
- Procedimientos de evacuación: Establecer un plan de evacuación en caso de emergencias, con personal entrenado para guiar a los usuarios.
- En caso de que ocurran siniestros viales ocasionados por los colaboradores en las vías internas o por terceros generando afectaciones a los colaboradores, se deben documentar y validar causas y planes de acción derivados de la novedad.

Revisión del entorno físico

En búsqueda del compromiso y de establecer lugares seguros para las actividades que se realizan diariamente, se propone la verificación del cumplimiento de condiciones de seguridad vial en la locación (parqueaderos que se encuentren en las sedes de la entidad), allí se deberá tener presente lo siguiente:

- Señalizar y demarcar áreas que generen riesgo o peligros de cualquier clase para el tránsito dentro de las áreas.
- Mantener espacios salvaguardando y diferenciando la vía de tránsito, con la vía peatonal.

- Mantenimiento continuo a toda la señalización y demarcación de áreas que se encuentren defectuosas o hayan perdido visibilidad.

Para validar el cumplimiento de las condiciones del entorno físico de los parqueaderos se estipuló el "Formato de inspección locativa a parqueaderos".

Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales

Procedimiento de Planificación de Desplazamientos Laborales de los Colaboradores

Objetivo:

El objetivo de este procedimiento es garantizar que los desplazamientos laborales de los colaboradores de la entidad, incluidas las salidas extramurales (salidas de integración, recreativas, cumplimiento de funciones / obligaciones contractuales, entre otras), se realicen de manera segura, planificada y ordenada, minimizando los riesgos viales y promoviendo la seguridad en todas las etapas del recorrido, desde la salida hasta la llegada al destino.

Alcance:

Este procedimiento aplica a todos los desplazamientos laborales realizados por los colaboradores, tanto dentro como fuera de las instalaciones de la entidad, y cubre los viajes en vehículos propios.

Anticipación en la Planificación:

- Los desplazamientos laborales para los viajes de largo recorrido o fuera de la ciudad deben planificarse con al menos 72 horas de antelación.
- Las salidas extramurales deben planificarse con un tiempo suficiente para evaluar todos los aspectos de seguridad vial y las condiciones del viaje.

Identificación de Rutas y Puntos Críticos:

- En base a las estadísticas y reportes de seguridad vial, se deben identificar las rutas más seguras y evitar puntos críticos de siniestralidad vial.
- Utilizar herramientas de mapeo y plataformas que permitan conocer la condición de las rutas y las zonas de riesgo (climas adversos, obras en ruta, puntos de alto tráfico, etc.).
- Evaluar los sitios de destino o puntos de parada que serán utilizados, tanto en el origen como en el destino, verificando si están controlados directamente por la entidad o por terceros (hoteles, restaurantes, paraderos, etc.).

Requisitos para el Inicio del Viaje:

- Documentación: Los conductores deben portar la documentación vigente tanto de su persona como del vehículo, incluyendo licencia de conducción, seguro del vehículo, documentos de identificación personal y cualquier otro requerido por la ley. Los colaboradores deben tener acceso a una copia de las rutas planeadas, puntos críticos y los contactos de emergencia.
- Verificación de Vehículos: El conductor debe asegurarse de que los vehículos estén en condiciones óptimas para realizar el desplazamiento por medio de la aplicación del formato de inspección preoperacional (revisión técnica, nivel de combustible, sistemas de seguridad, elementos de seguridad vial como cinturones de seguridad, extintores, kits de primeros auxilios etc.).
- Capacitación Previa: El conductor debe estar capacitado para manejar el vehículo y cumplir con los requisitos de seguridad vial, conocer las medidas preventivas a seguir durante el viaje, incluyendo el análisis dinámico de los riesgos en las vías.

- Horarios y Tiempos de Conducción: Previamente se deben establecer horarios y tiempos máximos de conducción, respetando las pausas obligatorias para evitar la fatiga, el tiempo de conducción no debe exceder las 8 horas continuas, y debe permitirse un descanso de 30 minutos por cada 2 horas de manejo.
- Velocidades Seguras: Respetar las velocidades máximas permitidas según la normativa vial local y adoptar velocidades más bajas en condiciones adversas (lluvia, neblina, tráfico intenso, etc.) y de la vía (curvas, pendientes, estado de la carretera, etc.).

Prevención de Factores de Riesgo:

A continuación, se establecen las medidas para prevenir factores de riesgo comunes durante los desplazamientos laborales:

- Fatiga: Programar descansos para evitar la conducción prolongada sin interrupciones.
- Distracción: Los conductores deben evitar el uso de dispositivos móviles o cualquier actividad que distraiga su atención de la conducción.
- Velocidad excesiva: Sensibilizar sobre los peligros de la conducción a alta velocidad y promover el cumplimiento de los límites de velocidad.
- Una vez finalizado el viaje, el conductor debe reportar la finalización del recorrido y verificar que el vehículo esté en condiciones adecuadas.
- En caso de que se detecten durante los desplazamientos condiciones de riesgo (condiciones de la ruta, incidentes o problemas ocurridos y tiempo de conducción).

Rutas externas y uso de vehículos contratados:

Cuando se contraten empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o personas, ésta realizará un estudio de rutas desde el punto de vista de seguridad vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de

viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de seguridad vial sobre los corredores usados. Se debe tener el análisis de riesgos viales enfocado al tipo de actividad y tipo de transporte a desarrollar, el análisis debe ser socializado con la población involucrada y debe contemplar los siguientes aspectos de acuerdo con el tipo de transporte:

- Curvas peligrosas, intersecciones peligrosas, restricciones al transporte, lugares de alto índice de accidentalidad, senderos para uso de semovientes, puertos, zonas escolares, velocidades reguladas, zonas de adelantamiento y descensos peligrosos.

El Instituto comprometido con la seguridad en los desplazamientos de su personal y los vehículos contratados ha definido en la matriz de identificación de peligros, valoración de riesgos y determinación de controles las actividades relacionadas con riesgos viales.

- Respecto del contrato de prestación del servicio de transporte, el contratista debe remitir de forma previa la documentación que soporte lo mencionado en el apartado de planificación de los desplazamientos (documentación, verificación de los vehículos, etc.).

Paso 16. Inspección de transporte y equipos

Inspección diaria de los vehículos

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, el Instituto tiene establecido el formato de inspección preoperacional de vehículos, en donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva que se encuentran descritos en el inciso cuarto del paso 16 del anexo de la Resolución 20223040040595 de 2022, que permiten conocer el estado del vehículo antes de emprender la marcha.

Diariamente donde se inician las rutas y se realiza el respectivo despacho del móvil, el responsable de usarlo aplicará el formato de inspección mencionada anteriormente en donde se da el visto bueno y la aprobación de los vehículos. En caso de alguna desviación que afecte la seguridad pasiva o activa del vehículo se informará inmediatamente y en lo posible se remitirá al taller correspondiente para realizar el correctivo.

Es importante que los conductores suministren información clara y precisa sobre las condiciones de trabajo y de salud dentro de las actividades preoperacionales, con el fin de establecer actividades que impacten positiva y efectivamente en el control del riesgo.

Responsable de Realizar la Inspección Preoperacional:

Los conductores de los vehículos serán los primeros responsables de realizar la inspección preoperacional. Esto incluye verificar que el vehículo esté en condiciones óptimas para su uso y garantizar que no existan fallos evidentes que puedan comprometer la seguridad.

Verificación y Seguimiento:

El Comité de Seguridad Vial, garantizará que la inspección preoperacional se realice correctamente de acuerdo con las normativas de seguridad y supervisará que se cumplan los procedimientos mediante la revisión periódica de los formatos de inspección diligenciados. Los responsables del control deben realizar revisiones periódicas de los registros para garantizar que se estén cumpliendo los procedimientos y que las inspecciones se estén realizando de manera adecuada. Cualquier discrepancia o falta de información debe ser corregida de inmediato.

Almacenamiento y Conservación de los Registros:

Los registros de las inspecciones preoperacionales deben conservarse durante un año como mínimo. Los registros deben ser almacenados en un lugar seguro, ya sea en formato físico o digital, de manera que se mantengan accesibles en

caso de auditorías, revisiones o investigaciones de accidentes. En el caso de registros físicos, deben ser guardados en archivos protegidos o en archivos seguros, en caso de ser registros digitales, deben almacenarse en una plataforma que garantice seguridad y respaldo de la información, asegurando que no haya pérdidas de datos.

Inspección en comisiones de servicios

Para el caso de los transportes usados en el desarrollo de las comisiones de servicios (en el marco del contrato de la entidad), se debe verificar que el mismo cumpla con los requisitos mínimos contemplados dentro de los estudios previos y la *"Ficha técnica de negociación compra de bienes, productos y/o servicios de características técnicas uniformes y de común utilización"*.

Respecto del contrato de prestación del servicio de transporte, el contratista debe remitir de forma previa la documentación que soporte lo mencionado en el apartado anterior: inspección preoperacional de los vehículos a utilizar en los desplazamientos (en caso de que aplique).

Relación con la ISO 39001

La inspección de vehículos es común tanto en el PESV (paso 16 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.24. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 8.1. de la ISO 39001 ya que todos buscan garantizar que los vehículos estén en condiciones óptimas para prevenir accidentes y garantizar la seguridad vial. Estas inspecciones ayudan a identificar riesgos potenciales y asegurar el cumplimiento de las normativas de seguridad, protegiendo tanto a los colaboradores como a la comunidad, y promoviendo la mejora continua en la gestión de la seguridad vial.

Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

En este numeral se estipulan los requerimientos mínimos, que deben cumplir los vehículos para poder realizar las diferentes actividades relacionadas con el transporte en la entidad, como regla general, los vehículos deben permanecer en perfectas condiciones físicas, mecánicas, eléctricas, adicional a estos requerimientos, los vehículos deberán cumplir con las demás disposiciones legales o que se consideren pertinentes y que no se encuentren aquí contenidas.

Mantenimiento preventivo

Asegurar el cumplimiento del mantenimiento preventivo el cual está definido por tipología de cada vehículo o transporte de acuerdo a cada fabricante teniendo en cuenta los sistemas que conforman la seguridad activa y pasiva del vehículo o transporte: Carrocería, iluminación, diferencial, dirección, eléctrico, embrague, frenos, motor, neumático, refrigeración, suspensión y transmisión donde cada rutina está definida su frecuencia, por cada kilometraje y la descripción de actividades a realizar; adicional a este mantenimiento cada vez que sea necesaria la ejecución del mantenimiento correctivo se realizará y dejará soporte de las actividades ejecutadas en el vehículo o transporte, de los vehículos alquilados se suministrará la información requerida.

Para los vehículos propios: Se tendrá una base de datos con las placas del vehículo, número de motor, kilometraje, fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, SOAT - fecha de vigencia, seguros - fechas de vigencia, revisión técnico-mecánica, reporte de comparendos, reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana, reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana, plan de mantenimiento preventivo con fechas.

Así mismo, se debe documentar y mantener la hoja de vida de cada vehículo automotor y no automotor usado para los desplazamientos laborales, dicha hoja de vida debe contener, como mínimo: el historial de adquisición de los vehículos,

los responsables de la ejecución de las reparaciones y/o mantenimiento; así como los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/o mantenimiento, y la trazabilidad del mantenimiento realizado.

Para los vehículos contratados: Se solicitarán con antelación los documentos reglamentarios y requeridos dentro de los estudios previos y la "*Ficha técnica de negociación compra de bienes, productos y/o servicios de características técnicas uniformes y de común utilización*" para validar que el transporte a usar se encuentre en condiciones adecuadas.

Mantenimiento correctivo

Podrá ser imprevisto o programado, corresponderá a todos aquellos mantenimientos correctivos que hacen referencia a las actividades de reparación o cambio de piezas que presentan daño, para el caso de los vehículos propios las novedades deben ser informadas al responsable del Instituto por las personas que los usan de forma inmediata.

Para lo anterior y para el caso de los vehículos alquilados o servicios tercerizados se deberá considerar que durante el periodo en que los vehículos se encuentren en reparación, deberá informar y suministrar los vehículos de reemplazo de iguales o mejores características a los retirados en los tiempos estipulados, así mismo, el contratista debe suministrar los soportes de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos que serán usados en el marco del contrato de transporte con la entidad.

Relación con la ISO 39001

El mantenimiento y control de vehículos es común tanto en el PESV (paso 17 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.24. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 8.1. de la ISO 39001 ya que buscan garantizar que los vehículos estén en condiciones seguras de operación, reduciendo riesgos de accidentes y mejorando la seguridad vial. Estos procesos de mantenimiento aseguran el cumplimiento de

normas y la prevención de fallos mecánicos, protegiendo tanto a los colaboradores como a la comunidad y contribuyendo a la mejora continua en la gestión de la seguridad vial.

Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas

Procedimiento para la Gestión del Cambio y Evaluación de Impactos en la Seguridad Vial

Objetivo:

Este procedimiento tiene como objetivo establecer las directrices para gestionar cualquier cambio, tanto interno como externo, que pueda afectar la seguridad vial dentro de la entidad, asegurando que se identifiquen, evalúen y mitiguen los impactos en los riesgos viales.

Alcance:

Aplica a todos los procesos y actividades dentro de la entidad que puedan verse influenciados por cambios relacionados con la seguridad vial, ya sean internos (modificación de procesos, políticas o procedimientos) o externos (cambios en normativas, infraestructura vial, condiciones ambientales, entre otros).

Identificación de Cambios:

Los cambios pueden provenir de diferentes fuentes, tanto internas como externas, el Comité de Seguridad Vial debe mantener un monitoreo constante para detectar cualquier cambio relevante que pueda tener un impacto en la seguridad vial tales como:

- Internos: Cambios en la estructura organizacional, modificación de procedimientos, implementación de nuevas tecnologías o vehículos, entre otros.
- Externos: Cambios en regulaciones de seguridad vial, condiciones de la infraestructura vial, nuevas condiciones de tráfico, políticas gubernamentales, eventos climáticos, entre otros.

Evaluación de Impactos:

Una vez identificado el cambio, el Comité de Seguridad Vial debe realizar una evaluación de impacto, que incluirá:

- Impacto en los vehículos: Modificaciones en las características o condiciones del vehículo que afecten la seguridad vial (ej. nuevos tipos de vehículos, actualización de sistemas de navegación o control).
- Impacto en los colaboradores: Evaluar cómo el cambio afecta las condiciones de trabajo o la capacitación necesaria para los conductores o colaboradores de la entidad (ej. nuevas normativas, nuevas rutas, cambios en la carga de trabajo).
- Impacto en las rutas: Evaluación de cambios en la infraestructura vial (nuevas carreteras, cierre de rutas, variación en la señalización).
- Impacto en los procesos y políticas: Revisión de los procesos internos que puedan verse afectados por el cambio y el ajuste de las políticas de seguridad vial, en caso de ser necesario.

Análisis de Riesgos:

Después de la evaluación de los impactos, el Comité de Seguridad Vial realizará un análisis de riesgos que identifique los nuevos riesgos que puedan surgir debido al cambio, como:



- Riesgos operacionales: Relacionados con el nuevo proceso o cambio de procedimiento.
- Riesgos de seguridad vial: Relacionados con las condiciones de tráfico, vehículos y trabajadores.

Lo anterior con el fin de establecer controles y medidas preventivas para mitigar los riesgos identificados.

Planificación de Acciones Correctivas y Preventivas:

En base al análisis de riesgos, se deben definir acciones correctivas y preventivas que garanticen la mitigación de los impactos negativos del cambio en la seguridad vial. Las acciones pueden incluir:

- Capacitación adicional para los colaboradores.
- Actualización de procedimientos de seguridad vial.
- Revisión y mejora de la infraestructura o equipo.

Implementación de Cambios:

El Comité de Seguridad Vial debe asegurarse de que los cambios se implementen de manera controlada, asegurando que todas las partes involucradas reciban la información necesaria, se debe garantizar que se sigan todas las medidas de seguridad vial definidas, y que se cumplan las nuevas normativas o procedimientos.

Monitoreo y Seguimiento:

El Comité de Seguridad Vial realizará un monitoreo continuo de la implementación del cambio para garantizar que no se generen nuevos riesgos y

se evaluará si el cambio ha tenido los resultados esperados con el fin de validar si se deben realizar ajustes si es necesario.

Conservación de Registros:

Se debe mantener un registro detallado de todos los cambios realizados, las evaluaciones de impacto, las acciones correctivas y preventivas, y los resultados obtenidos, ya que estos registros serán utilizados para futuras auditorías o revisiones y para mejorar los procesos de gestión del cambio.

Gestión de contratistas

El Instituto establece para la contratación de servicios de tránsito y transporte terrestre automotor especial incluido conductor para atender la gestión institucional y el servicio de mensajería, las directrices definidas en el PESV para el servicio o bien que se requiera.

Requisitos mínimos:

Los responsables de supervisar el cumplimiento de los requisitos en seguridad vial definidos a continuación serán validados por la supervisión del contrato correspondiente y/o quien él o ella designen.

Dentro de los estudios previos y la *"Ficha técnica de negociación compra de bienes, productos y/o servicios de características técnicas uniformes y de común utilización"* para contratar servicios de transporte de pasajeros y carga en Colombia, es fundamental tener en cuenta varios requisitos y normativas relacionadas con la seguridad vial, el Plan Estratégico de Seguridad Vial y las normas de tránsito vigentes, en las generalidades del servicio se debe tener en cuenta como mínimo los siguientes:

- Equipos de Comunicación: Teléfono celular con dispositivo de manos libres y/o Bluetooth para atender llamadas que permitan contactar al conductor del vehículo y que no genere distracción alguna en la conducción.
- Equipos de carretera y primeros auxilios: Equipo de carretera completo según normatividad vigente, excelente estado mecánico y eléctrico para cada vehículo.
- Estado de los Vehículos (para los que aplique): Todos los vehículos deben estar en perfectas condiciones y aseo durante la prestación del servicio, tanto en su parte interior como exterior, así como en su estado mecánico y eléctrico, para garantizar que el servicio no se interrumpa y que exista comodidad y seguridad para sus ocupantes, garantizar el buen funcionamiento de todos los elementos del vehículo, tales como: frenos, luces, llantas, dirección, limpiaparabrisas, espejos, señal auditiva, entre otros, contar con cinturones de seguridad delanteros y traseros que deberán cumplir con las características técnicas de fijación o anclaje contempladas en la norma ICONTEC 1570 y demás aspectos previstos en la Ley 769 de 2002, Resolución 19200 de 2002, expedida por el Ministerio de Transporte, así como por el Decreto Distrital 036 de 2009, modificado por el Decreto Distrital 339 de 2009 y las normas que los modifiquen o sustituyan.
- Tarjeta de propiedad del vehículo (para los que aplique): Cada vehículo que el contratista utilice para la ejecución del contrato debe contar con la documentación de este, vigente durante la ejecución del contrato como: La licencia de tránsito, tarjeta de operación, SOAT, acuerdos de pago (si tienen), revisión técnico – mecánica, reporte de siniestros viales del vehículo, plan de mantenimiento preventivo, control de acciones de mantenimiento, extracto de contrato, convenio empresarial, entre otros.
- La empresa debe mantener vigente la póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual dispuesta en la normatividad aplicable.

Antes de iniciar las acciones para intervenir el riesgo, es necesario que el proveedor presente de acuerdo con las obligaciones estipuladas en los estudios previos y la *"Ficha técnica de negociación compra de bienes, productos y/o servicios de características técnicas uniformes y de común utilización"*, como:

1. Requisitos de Seguridad Vial

- **Certificación en seguridad vial:** Las empresas deben contar con certificaciones que garanticen su cumplimiento de las normas de seguridad vial. Esto incluye la formación de conductores y personal relacionado en temas de prevención de accidentes.
- **Mantenimiento de vehículos:** Es obligatorio realizar mantenimientos preventivos y correctivos a los vehículos, garantizando que estén en condiciones óptimas para operar, se debe entregar plan de mantenimiento y programas de inspección operacional actualizados (preoperacional diario), adicionalmente los documentos deben estar vigente y legalmente registrados en el RUNT.
- **Implementación del PESV:** Todas las empresas de transporte deben elaborar y aplicar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, que contemple estrategias y acciones para reducir la siniestralidad en las vías, deberán acreditar el cargue del PESV en la plataforma SISI/PESV, de la Superintendencia de transportes de conformidad con la Resolución 20223040040595 de 2022. En caso de consorcio o unión temporal todas las empresas que conforman el mismo, deben allegar este requisito.

2. Obligaciones de afiliación:

- **Afiliación obligatoria:** Las empresas de transporte público están obligadas a estar afiliadas a una empresa de transportes autorizada. Dando cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 171 de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor

de Pasajeros por Carretera y el Decreto 173 de 2001, mediante el cual se reglamenta el servicio público terrestre de carga. Esta afiliación permite acceder a recursos y herramientas que facilitan la implementación del PESV y otras normativas, como la generación de una planilla de viaje ocasional cada vez que lo requiera.

- Colaboración en la seguridad vial: Al estar afiliadas, las empresas deben colaborar con las entidades en la elaboración de planes de seguridad vial, así como en la recopilación y envío de datos necesarios para la mejora continua de las prácticas de seguridad.
- Certificado que acredite el cumplimiento del pago de aportes al Sistema de Seguridad Social Integral y a Parafiscales de los últimos seis (6) meses o en su defecto del periodo concerniente desde el último certificado allegado con el anterior corte hasta el presente.
- Tener amparado el personal (conductores), equipos y elementos necesarios como vehículos, contra todo riesgo.

3. Reportes del PESV, aplicando la Resolución 40040595 de 2022

- Informes periódicos: Las empresas deben presentar informes periódicos sobre la implementación del PESV a las autoridades competentes. Estos informes deben incluir datos sobre accidentes, capacitaciones, mantenimiento de vehículos y otras estadísticas relevantes.
- Evaluación y ajustes: Los reportes también deben incluir evaluaciones de las estrategias implementadas y ajustes propuestos para mejorar la seguridad vial.

4. Normas de Tránsito (Ley 769 de 2002; Ley 2663 de 1950; Ley 1696 de 2013; Decreto 171 de 2001; Decreto 173 de 2001; Decreto 1079 de 2015; Resolución 40595 de 2022)

- Cumplimiento de normativas: Las empresas de transporte deben cumplir con las normas de tránsito establecidas por el Código Nacional de Tránsito Ley 769. Esto incluye la regulación de velocidad, el uso de cinturones de seguridad y el respeto a señales de tránsito.
- El conductor debe tener licencia vigente según aplique la categoría, experiencia acreditada en la conducción, capacitaciones y habilidades adquiridas, debe ser mayor de edad.
- Se debe poner a disposición de la entidad antes de iniciar cada recorrido el historial del conductor (licencia de conducción, infracciones a las normas de tránsito, capacitación recibida en seguridad vial, afiliaciones al sistema de seguridad social en el nivel correspondiente, entre otros) y el historial del vehículo (inspección preoperacional del vehículo, SOAT, revisión técnico-mecánica, licencia de tránsito, mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, siniestros viales, entre otros). Así mismo, los conductores deben reportar todo tipo de siniestro vial que se presente mientras esté al servicio de la entidad y debe reportar de manera oportuna y veraz cualquier condición de salud que pueda afectar la conducción.
- Dar cumplimiento en la implementación del PESV: Demostrar el cumplimiento de la implementación del PESV en la empresa, mediante una política de seguridad vial, identificación de riesgos viales, programas de gestión del riesgo vial crítico, preparación en la atención de emergencias viales y demás aspectos requeridos en la Resolución 40595 de 2022.
- Contar con software para manejo y seguimiento de operaciones, itinerarios de servicio permanentes 24 horas.
- Sanciones por incumplimiento: El incumplimiento de estas normativas puede llevar a sanciones que van desde multas hasta la suspensión de la licencia de operación.
- Estudio de rutas desde el punto de vista de seguridad vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis

de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de seguridad vial sobre los corredores a usar.

5. Responsabilidades de la empresa de transporte

- Capacitación continua: Es esencial que las empresas implementen programas de capacitación continua para sus conductores y personal, asegurando que estén actualizados sobre normativas de tránsito y medidas de seguridad, específicamente, tener capacitaciones en los programas de gestión del riesgo crítico como: Gestión de la velocidad, gestión de la distracción, gestión de la fatiga, gestión de cero tolerancia frente al consumo de sustancias embriagantes y psicoactivas, gestión de los actores vulnerables y gestión del cumplimiento de las normas de tránsito.
- Cultura de seguridad vial: Fomentar una cultura de seguridad vial dentro de la organización es clave para la prevención de accidentes de tránsito. Esto incluye campañas de concienciación y el involucramiento de todos los empleados en prácticas viales seguras, para los actores viales.
- Presentar certificación de capacitación al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), de un funcionario de la empresa proponente, expedida por la autoridad competente.
- Implementación de medidas de seguridad y salud en el trabajo al igual que la gestión sobre los aspectos e impactos ambientales identificados.
- Certificación de cumplimiento a los estándares mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) emitido por la ARL o reporte anual al Ministerio del Trabajo, de conformidad con la Resolución No. 0312 de 2019.
- Tener la capacidad como primer respondiente o brigadista vial, para activar el protocolo PAS en emergencias viales.

Es importante que el proveedor planee la ruta segura a partir de un diagnóstico y una política clara en materia de prevención de riesgos de tránsito. El propósito de este diagnóstico es identificar una serie de situaciones de riesgo que son causas básicas en el proceso de ocurrencia de los accidentes de tránsito. Estos accidentes, como cualquier otro evento, son de origen multicausal y por ello es necesario identificar oportunamente aquellos riesgos propios de los comportamientos humanos, de los vehículos y de la infraestructura, que tienen el potencial de causar accidentes.

Relación con la ISO 39001

La gestión del cambio y la gestión de contratistas es común tanto en el PESV (paso 18 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículos 2.2.4.6.26, 2.2.4.6.27 y 2.2.4.6.28. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 8.1. de la ISO 39001 ya que se busca garantizar que cualquier modificación, así como la contratación de terceros, se realice de manera controlada, asegurando que se mantenga la seguridad vial y se minimicen los riesgos en las operaciones. Esto incluye la evaluación de impactos, la capacitación adecuada y la implementación de medidas preventivas para proteger a los colaboradores y la comunidad.

Paso 19. Archivo y retención documental

Objetivo:

El objetivo de este procedimiento es asegurar que toda la documentación relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y los registros y evidencias de su implementación sean debidamente controlados, actualizados, almacenados y protegidos, garantizando su disponibilidad, accesibilidad y protección contra daños o pérdida. Además, se establece el tiempo de retención documental y el manejo de datos personales en conformidad con la ley.

Alcance:

Este procedimiento se aplica a toda la documentación relacionada con el PESV y los registros de evidencias generados durante su implementación, los cuales deben ser almacenados y gestionados de acuerdo con los lineamientos establecidos en este procedimiento.

Control de Documentación:

La entidad debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores que operen vehículos del Instituto de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial; el manejo y repositorio de dicha documentación debe ajustarse según lo definido en la ley de Habeas Data y las indicaciones dadas por el Grupo de Gestión Documental de la entidad.

- Inscripción ante el RUNT
- Tipo y vigencia de 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 o accidentes: Fecha y lugar.
- Acciones de seguridad vial realizadas: Exámenes médicos de aptitud, pruebas de manejo defensivo y participación en capacitaciones.

Para el caso de la documentación formalizada en el Sistema de Gestión Integrado SGI, esta se encuentra debidamente controlada en cuanto a las versiones de los documentos, accesibilidad y procesos de actualización correspondiente.

Retención Documental:

Los documentos y registros del PESV deben ser conservados durante al menos cinco (5) años, salvo que exista una norma especial que disponga lo contrario, sin embargo, los registros de las inspecciones preoperacionales deben ser almacenados por mínimo un (1) año.

Almacenamiento de Documentos:

Los documentos deben ser almacenados en un lugar seguro y accesible, preferentemente en formato digital para facilitar su recuperación y resguardo. Si se almacena en formato físico, deben ser guardados en archivos protegidos y organizados de manera que faciliten su localización y que garanticen su protección contra cualquier daño que pueda comprometer su legibilidad o integridad.

Manejo de Datos Personales:

En cumplimiento con la Ley 1581 de 2012, los datos personales contenidos en los documentos del PESV deben ser manejados con estricta confidencialidad, ya que se debe asegurar que los datos personales solo sean utilizados para los fines establecidos y se les dé el tratamiento adecuado, asegurando su protección contra el acceso no autorizado, su conservación por el tiempo necesario y su eliminación segura una vez finalizado su tratamiento, de conformidad con la normativa y procedimientos internos.

Relación con la ISO 39001

El archivo y retención documental es común tanto en el PESV (paso 19 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículos 2.2.4.6.12 y 2.2.4.6.13. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 7.6. de la ISO 39001 ya que garantizan la correcta conservación, acceso y protección de los registros e informes relacionados con la seguridad vial y la salud en el trabajo. Esto asegura la trazabilidad, cumplimiento normativo y la mejora

continúa de los procesos, protegiendo la integridad de la información y facilitando la auditoría y evaluación de las medidas implementadas.

FASE 3. SEGUIMIENTO POR EL IDEAM

Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV

Con el propósito de tener un seguimiento y evaluación al desarrollo del PESV el Instituto cuenta con una ficha de indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, donde se hace referencia la medición de:

- Tasa de Siniestros viales por nivel de pérdida. TSV(n).
- Gestión de Riesgos Viales.
- Cumplimiento Metas PESV.
- Generar el cumplimiento de las actividades y formaciones programadas para el PESV.
- Inspecciones Diarias Preoperacionales: IDP.
- Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos: CPMVh.
- Cobertura plan de formación en seguridad vial CPF PESV.
- No Conformidades Auditoria Cerradas: NCAC.

Los requisitos mínimos del Plan Estratégico de Seguridad Vial regulados mediante la [Resolución 40595 de 2022](#) establecen los indicadores mínimos del plan con los que debe contar la entidad, con el fin de realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales deben estar relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, así las cosas, para evaluar la gestión del mencionado plan para el 2025 se tendrá en cuenta el reporte y seguimiento de los siguientes indicadores específicos:

Tabla 10. Indicadores viales.

Nombre del indicador	Definición	Formula	Interpretación	Frecuencia de medición
Tasa de Siniestros viales por nivel de pérdida: TSV(n)	Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples.	$TSV(n) = \frac{SV(tn) * K}{km(t)}$ SV(tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida. K: Constante equivalente a 5000.000 de kilómetros. Km(t): Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.	Cantidad de siniestros de tipo vial teniendo presente el nivel de pérdida.	Trimestral y acumulado año
Costos Siniestros Viales por nivel de pérdida: \$SV(n)	Costos directos e indirectos de los siniestros viales.	$\$SV(n) = CISOV(tn) * CDSV(tn)$ CDSV(tn): Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida. CISOV(tn): Costos Indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida.	Los costos de los siniestros viales por choque (simple, leve, grave y fatal) en el trimestre fue de \$XXX.	Trimestral y acumulado año
Riesgos de Seguridad Vial Identificados: RSVI	Cantidad de riesgos identificados al inicio y final del año.	$RSVI = RI(fa) - RI(ia)$ RI(ia): Cantidad de riesgos	Durante el periodo de enero a diciembre se presentó un	Anual

Nombre del indicador	Definición	Formula	Interpretación	Frecuencia de medición
		identificados al inicio del año (total en matriz). RI(fa): Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz).	aumentó de XX riesgos viales, respecto a los identificados al inicio del año.	
Gestión de Riesgos Viales: GRV.	Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio y final del año.	GRV = RVA(fa) - RVA(ia) RVA(ia): Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año. RVA(fa): Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año.	Durante el periodo de enero a diciembre aumentó XX riesgos viales con valoración alta, respecto a los identificados al inicio de año.	Anual
Cumplimiento Metas: CM PESV	Porcentaje de metas alcanzadas o logradas en el PESV en el periodo.	CM PESV = MA(t) / TM(t) * 100 MA(t): Número de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre TM(t): Número total de metas definidas PESV por trimestre.	El cumplimiento de las metas del PESV en el periodo analizado fue del XX%.	Trimestral y Acumulado año
Cumplimiento de actividades plan anual: CPlan PESV	Porcentaje de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo	CPIan PESV = AEPlan(t) / APPlan(t) * 100 AEPlan(t): Número de	Durante el periodo evaluado se dio cumplimiento al XX% de las actividades	Trimestral y Acumulado año

Nombre del indicador	Definición	Formula	Interpretación	Frecuencia de medición
	estipulado en seguridad vial.	actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre. APPlan(t): Número total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre.	planeadas en el plan de trabajo del PESV	
Exceso Jornadas Laborales Conductores: EJLC	Porcentaje de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores.	EJL = #EJD / #SDT * 100 #EJD: Número de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes. #SDT: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes.	El XX% de los desplazamientos laborales presentaron excesos en jornada laboral por parte de los conductores	Mensual y Acumulado año
Cobertura Programa de Gestión Velocidad	Porcentaje de vehículos incluidos en el programa de gestión de la	GVE = #VIP / #VDL * 100 #VIP: Vehículos incluidos en el programa de	La cobertura de vehículos incluidos en el programa de gestión de la	Mensual y Acumulado Año

Nombre del indicador	Definición	Formula	Interpretación	Frecuencia de medición
Empresarial: GVF	velocidad usados para desplazamientos laborales.	gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes #VDL: Número de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes.	velocidad fue del XX%	
Excesos Límite de Velocidad Laboral: ELVL	Porcentaje de desplazamientos laborales con exceso de velocidad.	ELVL = #DLEV / #TDL * 100 #DLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la organización) por mes #TDL: Número total de desplazamientos laborales por mes.	El XX% de los desplazamientos laborales del periodo presentaron exceso en los límites de velocidad establecidos.	Acumulado Mes y Año
Inspecciones Diarias Preoperacionales : IDP	Porcentaje de vehículos inspeccionados diariamente.	IDP = #VID / #TV * 100 #VID: Número de vehículos inspeccionados diariamente. #TV: Número	Durante el periodo analizado se realizó inspección preoperacional al XX% de los	Acumulado Mes y Año

Nombre del indicador	Definición	Formula	Interpretación	Frecuencia de medición
		total de vehículos que trabajan diariamente.	vehículos que realizaron desplazamientos laborales.	
Cumplimiento plan de mantenimiento preventivo de vehículos: CPMVh	Número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutados.	CPMVh = $\frac{\text{MEVh}(t)}{\text{MPVh}(t)} * 100$ MEVh(t): Número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. MPVh(t): Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre.	Durante el periodo analizado se ejecutó el XX% de las actividades de mantenimiento preventivo planeadas para los vehículos que realizan desplazamientos laborales al servicio de la entidad.	Trimestral y Acumulado año
Cumplimiento plan de formación en seguridad vial: CPF PESV	Porcentaje de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas de acuerdo al plan de formación	CPFSV = $\frac{\text{CEPF}(t)}{\text{CTPF}(t)} * 100$ CESV(t): Número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. CPSV(t): Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.	Durante el periodo se ejecutó el XX% de las capacitaciones programadas en el plan de formación en seguridad vial	Trimestral y Acumulado año
Cobertura plan de formación en seguridad vial: CPF PESV	Porcentaje de colaboradores de la entidad capacitados en seguridad vial	CPFSV = $\frac{\text{CEPF}(t)}{\text{CT}(t)} * 100$	Durante el periodo analizado se capacitó al XX% de los	Trimestral y Acumulado año

Nombre del indicador	Definición	Formula	Interpretación	Frecuencia de medición
		CEPF(t): Número de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial CT(t): Número total colaboradores de la entidad.	colaboradores en temas de seguridad vial	
No Conformidades Auditoria Cerradas: NCAC	Porcentaje de no conformidades gestionadas y cerradas.	$NCAN = \frac{\#NCG}{\#NCI} * 100$ #NCI: Número de no conformidades identificadas y analizadas. #NCG: No conformidades gestionadas y cerradas.	El XX% de las No conformidades identificadas en el año fueron gestionadas y cerradas	Anual

Fuente: Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022

Relación con la ISO 39001

La definición de indicadores es común tanto en el PESV (paso 20 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículos 2.2.4.6.19, 2.2.4.6.20, 2.2.4.6.21 y 2.2.4.6.22. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 9.1. de la ISO 39001 ya que buscan establecer medidas claras y específicas para evaluar el desempeño en seguridad vial y salud en el trabajo. Estos indicadores permiten monitorear la eficacia de las acciones implementadas, identificar áreas de mejora y asegurar el cumplimiento de las normativas, contribuyendo así a la mejora continua y a la prevención de accidentes y riesgos laborales.

Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales

Adicional a los indicadores mencionados en el apartado anterior, se relaciona el siguiente indicador que hace referencia a la tasa de siniestros viales por nivel de pérdida; por otro lado, desde el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo se realiza medición de indicadores de: Ausentismo por causa médica, frecuencia de accidentalidad, severidad de accidentalidad, proporción de accidentes de trabajo mortales, prevalencia de enfermedad laboral e incidencia de la enfermedad laboral, los cuales arrojan información relevante para el presente plan.

Tabla 11. Indicadores de siniestros viales.

No.	FINALIDAD	FORMULA	RESPONSABLE	FRECUENCIA DE MEDICIÓN DEL REPORTE
1	Tasa de Siniestros viales por nivel de pérdida. TSV(n)	$TSV(n) = \frac{SV(tn) \cdot K}{km(t)}$ Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. K: Constante equivalente a 5000.000 de kilómetros. Km(t): Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.	Responsable SGSST	Trimestral y acumulado año

Fuente: Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022

Según el indicador anterior, se debe validar el nivel de pérdida separando los análisis estadísticos de los desplazamientos laborales de los desplazamientos cotidianos/ no laborales, posteriormente el Comité de Seguridad Vial analizará este registro y establecerá las conclusiones del análisis, lo cual será el punto de partida del Paso 9. Plan anual de trabajo y del Paso 10. Competencia y plan anual de formación.

Relación con la ISO 39001

El registro y análisis estadístico de los siniestros viales es común tanto en el PESV (paso 21 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículos 2.2.4.6.21 y 2.2.4.6.22. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 9.1. de la ISO 39001 ya que el recopilar y analizar datos sobre accidentes viales permite identificar tendencias, causas y áreas de mejora. Este enfoque permite implementar acciones correctivas, prevenir futuros siniestros y mejorar continuamente la seguridad vial, garantizando la protección de los colaboradores y el cumplimiento de las normativas vigentes.

Paso 22. Auditoría anual

El Instituto además de la medición de los indicadores, llevará a cabo auditorías del PESV con una periodicidad anual ya que este proceso proporcionará información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico, permitiendo identificar los aspectos críticos que ameritan mejoramiento, con el fin de realizar control, seguimiento y mejora del Plan.

Competencia de los Auditores:

En caso de que la entidad no cuente con una persona que cumpla con el perfil mencionado en el Paso 10. Competencia y plan anual de formación, diferente al líder del diseño e implementación del PESV, este proceso se realizará con una

entidad externa, mínimo una vez al año y será planificada con la participación del Comité de Seguridad Vial.

En caso de que se realice la auditoría interna, se seguirá el “procedimiento de auditoría interna” que posee la entidad, en caso contrario se deberá tener en cuenta lo que se expone a continuación:

Planificación de la Auditoría:

En este paso se debe definir el propósito y alcance de la auditoría interna del PESV, identificando las áreas o procesos a evaluar, así como los recursos necesarios para llevar a cabo la auditoría (documentación, personal clave, procedimientos, registros, etc.) y la definición del cronograma de auditoría, definiendo las fechas y duración de la auditoría, así como el tiempo para la recopilación de datos y revisión de registros.

Realización de la Auditoría:

En este proceso el auditor debe analizar la documentación relacionada con el PESV (procedimientos, registros, informes, capacitación, resultados de auditorías previas, etc.), realizar entrevistas con los responsables del PESV y observar la implementación de las prácticas relacionadas con la seguridad vial con el fin de comprobar que las actividades relacionadas con el PESV se ejecutan conforme a las políticas, procedimientos y normativas establecidas.

Informe de Auditoría:

Este informe de auditoría debe incluir como mínimo el objetivo de la auditoría: Propósito y alcance de la auditoría, la metodología utilizada: Métodos empleados para realizar la auditoría (revisión documental, entrevistas, observación directa), el resumen de los hallazgos encontrados durante la auditoría, incluyendo los

puntos positivos y las observaciones, oportunidades de mejora, recomendaciones y no conformidades detectadas.

Seguimiento a las No Conformidades y Planes de Acción:

Producto de las no conformidades detectadas, se debe generar un plan de mejoramiento para corregirlas asignando responsables y plazos para su implementación.

La entidad debe realizar un seguimiento para asegurar que las acciones correctivas sean efectivas. Una vez corregidas las no conformidades se debe verificar su resolución y cerrar la no conformidad de acuerdo con el “procedimiento de gestión de planes de mejoramiento” de la entidad.

Relación con la ISO 39001

La auditoría anual es común tanto en el PESV (paso 22 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.29. del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 9.3. de la ISO 39001 ya que se requiere de una evaluación periódica del desempeño del sistema, con el fin de identificar no conformidades, medir la efectividad de las acciones implementadas y promover la mejora continua. Esta auditoría garantiza el cumplimiento de las normativas, fortalece la gestión de la seguridad vial y asegurar que los procesos sean eficaces en la prevención de riesgos laborales y accidentes viales.

FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV

Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

La entidad debe definir e implementar acciones preventivas y/o correctivas basadas en los resultados obtenidos de la medición y análisis de los indicadores, así como de las auditorías y visitas de verificación del PESV. Estas acciones son

esenciales para abordar las no conformidades y mejorar continuamente el desempeño en seguridad vial, garantizando que los riesgos sean gestionados adecuadamente y que se cumpla con los objetivos establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Los planes de mejoramiento producto de la implementación de los planes de auditoría se realizarán en conjunto con los procesos y dependencias encargadas de desarrollar las estrategias del Plan de Seguridad Vial y se realizarán de acuerdo con el “procedimiento de gestión de planes de mejoramiento” de la entidad.

Relación con la ISO 39001

La mejora continua es común tanto en el PESV (paso 23 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículos 2.2.4.6.31, 2.2.4.6.33 y 2.2.4.6.34 del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 10 de la ISO 39001 ya que todos promueven el proceso de evaluación constante, identificación de oportunidades de mejora y la implementación de acciones correctivas para optimizar la seguridad vial y la salud en el trabajo. Este enfoque asegura la adaptación a cambios, la prevención de accidentes y la mejora progresiva en los sistemas de gestión, garantizando un ambiente laboral más seguro y eficiente.

Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se divulgará a todos los servidores y contratistas del Instituto, incluyendo sus lineamientos, acciones y mecanismos de medición, la evolución de sus resultados y planes de mejora por medios internos de comunicación, con el fin de que se genere una participación activa de las personas independientemente de su forma de contratación y/o vinculación, teniendo en cuenta el cumplimiento de los diferentes roles viales dentro del Instituto y las personas que desarrollan actividades en el marco de sus funciones o desarrollo del objeto contractual.

La entidad de forma trimestral socializará piezas informativas que abarquen aspectos clave como la promoción de la seguridad vial, la actualización de los indicadores, los resultados del PESV, y los riesgos y controles adoptados para prevenir siniestros viales. Los canales definidos serán accesibles y garantizarán la participación activa de todos los colaboradores, promoviendo una cultura organizacional orientada a la seguridad vial.

A continuación, se indican los mecanismos de comunicación y participación definidos para la seguridad vial:

- La entidad por medio de sus estrategias de comunicación interna garantizará la difusión clara y periódica de las políticas y actividades relacionadas con la seguridad vial. Se utilizarán canales como correos electrónicos, intranet, socializaciones y carteles informativos para asegurar que todas las áreas de la entidad estén informadas y alineadas con los objetivos y actividades del PESV.
- La entidad cuenta con un “Buzón de Seguridad y Salud en el Trabajo” como canal de comunicación bidireccional donde los colaboradores pueden enviar sus sugerencias o comentarios sobre temas relacionados con el SG-SST incluidas las políticas o actividades de seguridad vial, asegurando que todos los colaboradores tengan la oportunidad de contribuir activamente en la mejora de las estrategias de seguridad vial.
- El líder del diseño e implementación del PESV dentro de la entidad, será el encargado de recibir, evaluar y responder todas las inquietudes, sugerencias o quejas relativas a la seguridad vial tanto internas como externas. Las respuestas serán entregadas de manera oportuna, transparente y documentada en cumplimiento de los lineamientos internos de la entidad, garantizando la comunicación efectiva con todas las partes interesadas.
- Dentro del plan de trabajo anual de la entidad se incluirán actividades educativas y de sensibilización continuos sobre la importancia de la

seguridad vial, por medio de talleres, charlas, simulacros, y campañas de concientización para reforzar los comportamientos y hábitos seguros en los desplazamientos laborales y personales. Las personas que tengan en cargo de conductores recibirán formación específica sobre la toma de decisiones responsables en situaciones de tráfico y movilidad.

- Posterior al análisis de los siniestros viales ocurridos, identificando sus causas y lecciones aprendidas. Se compartirán estos aprendizajes con todos los niveles de la entidad a través del formato definido internamente por medio de correo electrónico e intranet, con el objetivo de evitar la repetición de incidentes similares y mejorar los protocolos y procedimientos de seguridad vial.

Relación con la ISO 39001

La definición de mecanismos de participación y comunicación es común tanto en el PESV (paso 24 del anexo de la Resolución Mintransporte 20223040040595 de 2022) como en el SGSST (Artículo 2.2.4.6.14 del Decreto 1072 de 2015) y el numeral 7.5. de la ISO 39001 ya que el asegurar una comunicación efectiva y la participación activa de los colaboradores en la gestión de la seguridad vial, promueve la cultura de prevención, la retroalimentación continua y la mejora del desempeño en seguridad vial dentro de la entidad. Esto garantiza el cumplimiento de los objetivos de seguridad y la adaptación a las necesidades cambiantes.

9. Documentos relacionados en el SGI

- Formato SGI-F009 inspección de seguridad - preoperacional de vehículos.
- Formato SGI-F064 de inspección de seguridad - preoperacional de motos.
- Formato SGI-F063 de inspección a parqueaderos.

10. Revisión y/o actualización del PESV

El presente PESV será revisado y/o actualizado cada año o antes de requerirse; así mismo, será socializado y accesible para todos los niveles de la entidad.

11. Bibliografía

Ministerio de Transporte de Colombia. (2002). Código nacional de tránsito y transporte

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2022). *Resolución 40595 de 2022*.

<https://detransito.net/normatividad/resolucion-40595-de-2022/>

12. Control de cambios

Versión	Fecha	Descripción
1	11/03/2025	Creación del Plan Estratégico de Seguridad Vial