

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN LA AGENCIA LOGÍSTICA DE LAS
FUERZAS MILITARES REGIONAL LLANOS ORIENTALES



JASBLEYDY GONZÁLEZ BLANQUICET
KARLA YOLIMA BORRERO REYES



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS AGROPECUARIAS
MAESTRÍA EN CALIDAD Y GESTIÓN INTEGRAL
VILLAVICENCIO
2023

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN LA AGENCIA LOGÍSTICA DE LAS
FUERZAS MILITARES REGIONAL LLANOS ORIENTALES

JASBLEYDY GONZALEZ BLANQUICET
KARLA YOLIMA BARRERO REYES

Trabajo de grado presentado como requisito para optar el título de Magister en Calidad y
Gestión Integral

Director
Amable José Pérez
Magister Scientiarum en Ciencias Administrativas

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS AGROPECUARIAS
MAESTRÍA EN CALIDAD Y GESTIÓN INTEGRAL
VILLAVICENCIO
2023

AUTORIDADES ACADÉMICAS

P. José Gabriel MESA ANGULO, O. P.

Rector General

P. Eduardo GONZÁLEZ GIL, O. P.

Vicerrector Académico General

P. José Antonio BALAGUERA CEPEDA, O.P.

Rector Seccional Villavicencio

P. Rodrigo GARCÍA JARA, O.P.

Vicerrector Académico Seccional Villavicencio

Mg. JULIETH ANDREA SIERRA TOBÓN

secretaria de División Seccional Villavicencio

P. Kimmeln Noarli CARDENAL CASAS, O.P.

Decano de División de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables

Mg. Mario Fernando PRIETO DELGADILLO

Decano de la Facultad de Administración de Empresas Agropecuarias

DEDICATORIA

Este reto personal está dedicado a Dios, por habernos otorgado la oportunidad de cumplir nuestros sueños.

Por darnos una hermosa familia que nos ha apoyado y acompañado de forma incondicional en cada paso que hemos dado,

A nuestros hijos que son impulsores de vida y que como madres nos sentimos orgullosas.

A los docentes de la Universidad Santo Tomas por su profesionalismo a la hora compartir sus conocimientos, habilidades, experiencias y su tiempo en la formación y asesoría que aportaron significativamente para alcanzar este logro.

AGRADECIMIENTOS

A Dios nuestro señor, que nos da la vida y la sabiduría para cumplir nuestras metas de vida.

A la Universidad, por ofrecer espacios formativos que permiten a las personas formalizar su educación para aportar significativamente como profesional y como persona al desarrollo económico, social, cultural de nuestra región y nuestro país.

A la Agencia Logística de las Fuerzas Militares Regional Meta, que abrió sus puertas a nuestro conocimiento y habilidades para contribuir de una forma eficiente y dinámica a la política institucional de la regional, permitiendo el hacer realidad esta consultoría.

A los docentes, y en especial al docente Amable Pérez, que con su paciencia y dedicación nos guio de forma acertada en el desarrollo de este trabajo de grado.

A mi compañera de grado que es un ser humano maravilloso, como mujer, como madre y como amiga, hizo que este camino fuera cómodo y de grandes enseñanzas sintiendo siempre su apoyo.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	12
1. DEFINICION DE LA SITUACION ORGANIZACIONAL	14
2. DESCRIPCION DE LAS NECESIDADES O PROBLEMAS	18
3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	20
4. OBJETIVO	25
4.1 OBJETIVO GENERAL	25
4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS	25
5. EQUIPO DE TRABAJO	26
6. METODOLOGÍA	28
7. DIAGNÓSTICO ORGANIZACIONAL	31
7.1 CRITERIOS DE CALIFICACIÓN DE LOS ÍTEMS A EVALUAR EN EL DIAGNOSTICO	31
7.2 RESULTADO DEL DIAGNOSTICO	32
8. FORMULACION DEL PLAN DE IMPLEMENTACION DE SEGURIDAD VIAL DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LAS NORMAS	34
9. IMPLEMENTACION PESV	35
9.1 PILAR FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	35
9.2 PILAR COMPORTAMIENTO HUMANO	43
9.3 PILAR VEHICULOS SEGUROS	46
9.4 PILAR INFRAESTRUTURA SEGURA	47
9.5 PILAR ATENCION A VICTIMAS	49
10. EVALUACION DEL CUMPLIMIENTO PESV	51
11. CONCLUSIONES	54
12. RECOMENDACIONES	56
BIBLIOGRAFÍA	57
ANEXOS	63

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Distribución de empleados	16
Tabla 2. Distribución de flota vehicular	16
Tabla 3. Distribución de comedores	16
Tabla 4. Distribución de Centros de Almacenamiento y Distribución-CADS	16
Tabla 5. Convenciones códigos de infracciones de tránsito	19
Tabla 6. Departamentos con mayor tasa de accidentes de tránsito en el 2016	23
Tabla 7. Equipo de trabajo	26
Tabla 8. Metodología de la consultoría	28
Tabla 9. Criterios de calificación	31
Tabla 10. Porcentaje de implementación del PESV	32
Tabla 11. Análisis de resultados de Riesgos Viales	36
Tabla 12. Indicadores de resultados	41
Tabla 13. Indicadores de actividades del PESV	42
Tabla 14. Evaluación médica	43
Tabla 15. Tipo de pruebas médicas	44
Tabla 16. Resultados de la evaluación	51
Tabla 17. Evaluación de indicadores de resultado	52
Tabla 18. Evaluación de indicadores Resultado	52
Tabla 19. Evaluación de indicadores de actividad	52
Tabla 20. Evaluación de indicadores de actividad	53

LISTA DE FIGURAS

Pág.

Figura 1. Estructura organizativa de Agencia Logística de las Fuerzas Armadas - Llanos Orientales	14
Figura 2. Distribución de infracciones de tránsito Agencia Logística Llanos Orientales	18
Figura 3. Resultados del diagnóstico del PESV	33

RESUMEN

El desarrollo de este trabajo de grado tiene como enfoque principal la implementación del plan estratégico de seguridad vial en la agencia logística de las fuerzas militares regional meta, dando así, cumplimiento al alcance del documento que se encuentra ya elaborado a nivel nacional donde se tiene en cuenta los lineamientos establecidos en la resolución 1565 de 2014; lo anterior con el objetivo de aportar de forma significativa en el plan estratégico de seguridad vial, contribuyendo a la regional de forma responsable para que todo su personal genere cultura vial, ratificando la disminución del número de accidentes de tráfico que se ocasiona por medio de las actividades que realiza la regional; permitiendo así mismo la disminución de costos generados por accidentes de tráfico laborales, conllevando a generar mayor confianza y efectividad en la comercialización de productos y fidelización de los clientes. El trabajo se desarrolló cumpliendo todas las actividades establecidos en la guía metodológica Resolución 1565 de 2014 para la implementación del plan estratégico de seguridad vial; iniciándose con la aplicación de un diagnóstico de la situación actual de la regional con relación al tema de seguridad vial, el cual sirvió de herramientas para definir el nivel de riesgo y posteriormente generar el plan de acción acorde a las necesidades de la regional, procediéndose luego a la implementación del plan estratégico de seguridad vial poniendo en marcha todas las actividades planificadas.

Palabras claves: Seguridad vial, sistema de gestión de seguridad vial, política de seguridad vial, riesgo, accidente de tráfico.

ABSTRACT

The development of this degree work has as its main focus the implementation of the strategic road safety plan in the logistics agency of the regional military forces, thus, complying with the scope of the document that is already prepared at the national level where it is taken into account. account the guidelines established in resolution 1565 of 2014; the foregoing with the aim of contributing significantly to the strategic road safety plan, contributing to the regional in a responsible manner so that all its personnel generate road culture, ratifying the decrease in the number of traffic accidents that are caused by the activities carried out by the regional; Likewise, allowing the reduction of costs generated by labor traffic accidents, leading to the generation of greater confidence and effectiveness in the commercialization of products and customer loyalty. The consultants developed all the activities established in the methodological guide resolution 1565 of 2014 for the implementation of the strategic road safety plan; where it began with the application of a diagnosis of the current situation of the regional in relation to the issue of road safety, which served as tools to define the level of risk and generate an action plan according to the needs of the regional, proceeded to implement the strategic road safety plan, launching all the planned activities.

Keywords: Road Safety - Road Safety Policy -Risk - Labor Traffic Accident - Road System.

INTRODUCCIÓN

La Agencia Logística de las Fuerzas Militares es la encargada de proveer soluciones logísticas focalizadas en abastecimientos Clase I (alimentación), Clase III (combustible, aceites, grasas y lubricantes) e infraestructura a las Fuerzas Militares de Colombia y otras entidades del Gobierno Nacional, en todo tiempo y lugar; además de desarrollar sus capacidades en la gestión de otros bienes y servicios.

La Agencia regional tiene la necesidad de implementar acciones para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión a la entidad en la definición de las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas, de ahí la importancia de la implementación del plan estratégico de seguridad vial a través del cumplimiento de la Resolución 1565 de 2014 a través de las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial como son: fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura, atención de víctimas.

Este plan estratégico de seguridad vial tiene su fundamento en la necesidad de prevenir accidentes de tránsito, más aún en aquellos países, donde estos constituyen una de las principales causas de muertes y discapacidades de las personas. La seguridad vial a través de su normatividad, políticas e instrumento como los planes de seguridad vial fomenta el respeto y preservación de la propia vida y la de otras personas en las vías públicas.

La Agencia Logística de las Fuerzas Militares a nivel Nacional delega a la Regional Llanos Orientales como pionera en desarrollar todas las actividades establecidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y que sea modelo por seguir para las demás regionales. Al respecto, este plan constituye una valiosa herramienta de gestión para esta organización, ya que el mismo describe las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de su planificación, implementación, control y mejora, contribuyendo a la creación de una cultura de seguridad vial encaminada a crear entre sus colaboradores y partes interesadas, hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías, con el firme propósito de prevenir riesgos, reducir los indicadores de accidentes viales y aminorar sus impactos negativos.

Este trabajo de consultoría partió del conocimiento de la situación organizacional y de las necesidades de la agencia, que justificaron la elaboración del plan estratégico de seguridad vial para esta organización. En un primer momento se partió de la elaboración de un diagnóstico de la organización con el propósito de conocer sus características como actividades, tamaño, sector, tipos de vehículos que tienen, clasificación de sus colaboradores de acuerdo con las responsabilidades asignadas y otra información relacionada con la seguridad vial. Teniendo el diagnóstico, se conformó un equipo de trabajo entre la organización

y los estudiantes de la maestría, autores de este informe, con la finalidad de establecer el diseño y la implementación del plan y establecer los lineamientos de participación de los colaboradores de la Agencia. Posteriormente se elabora el plan estratégico de seguridad vial atendiendo los lineamientos de la normatividad que los regula y finalmente se gestionan las acciones y socialización de las actividades definidas para lograr su implementación. Una de las actividades relevantes de esta consultoría lo constituye el levantamiento de toda la documentación necesaria para su implementación y seguimiento y evaluación.

La consultoría finalizó con la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial a la Agencia Logística de las Fuerzas Militares regional Llanos Orientales de acuerdo con los requisitos establecidos en la resolución 1565-2014 y una guía metodológica base para que la organización pueda dar inicio a la implementación y posterior certificación de su sistema de gestión de seguridad vial de acuerdo con los lineamientos y requisitos que establece la norma NTC-ISO 39001 (ICONTEC, 2014).

1. DEFINICION DE LA SITUACION ORGANIZACIONAL

La Agencia Logística Fuerzas Militares es un establecimiento público NIT. 800.117.180-3, del orden nacional, adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, dotado de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonial, con sede principal en la calle 95 # 13-08 Edificio Trece oficinas Bogotá (Cundinamarca) y la regional Llanos Orientales se encuentra ubicada en la ciudad de Villavicencio (Meta) Carrera 48 con Calle 1ra. Anillo Vial, Lote 7A - 1 Rosa blanca, la cual fue creada según decreto 4746 de 30 de diciembre de 2005, donde se fusionan los establecimientos públicos, Fondo Rotatorio de la Armada Nacional y Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana en el Fondo Rotatorio del Ejército, cambiándole la denominación a este último por el de Agencia Logística de las Fuerzas Militares. La regional de los Llanos orientales se encuentra estructurada como se muestra en la figura 1.

Figura 1. Estructura organizativa de Agencia Logística de las Fuerzas Armadas - Llanos Orientales



Fuente: Agencia logística de las fuerzas militares Llanos Orientales (2019)

Para el inicio de esta consultoría, la organización contaba con la siguiente **misión**: Proveen soluciones logísticas focalizadas en abastecimiento clase I, clase III e infraestructura a las Fuerzas Militares de Colombia y a otras entidades del Gobierno Nacional, en todo tiempo y lugar, y desarrollar sus capacidades en la gestión de otros bienes y servicios. Mientras que su **visión** se definía de la siguiente forma: En 2022 la ALFM será el operador logístico con los más altos niveles de competitividad sistémica, integrada a los sistemas logísticos de las FFMM y otros actores de orden nacional e internacional, para el 2025 Fuerza Pública y 2030 Gobierno Nacional.

La Agencia Logística de las Fuerzas Militares Llanos Orientales tiene como objeto ejecutar las actividades de apoyo logístico y abastecimiento de clase I (catering y víveres) y clase III (combustible); para la Fuerza Pública de Colombia como son el Ejército Nacional, Armada nacional, Fuerza Aérea Colombiana. Abastece con estancias de alimentación al personal de soldados del Ministerio de Defensa Nacional, en concordancia con la directiva de alimentación vigente, que establece suministro de víveres secos y víveres frescos, comida caliente en los ranchos de tropa, devoluciones de alimentación y estancia por consumo de raciones de campaña, requerimiento de bienes de consumo de los comedores de tropa con base en los menús confeccionados y la tabla de porciones establecidas, que, satisfagan los requerimientos puntuales de las diferentes unidades militares el cual suministra de manera permanente y hasta agotar el presupuesto del servicio de alimentación, en las condiciones mismas señaladas en la ficha técnica para los soldados. En la actualidad, mediante las diferentes modalidades de transporte (carro tanque, bongo, ala de avión, estaciones de servicio) se atienden los suministros de combustibles terrestres, fluviales, marítimas y aéreos.

La Agencia Logística Llanos Orientales - Villavicencio, ha establecido los mecanismos de contratación de conductores y personal para el cumplimiento de sus funciones, a través de la plataforma Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP) por medio de licitación pública, selección abreviada, por subasta y por concurso de méritos a través de la página de la Comisión Nacional del Servicio civil (CNSC), por contratación directa (manual de contratación).

Para el desarrollo de estas actividades la agencia cuenta con una planta global de 77 empleados que ocupan diferentes roles (Tabla 1), una flota vehicular que la componen 9 vehículos (Tabla 2), 10 comedores ubicados en diferentes municipios (Tabla 3) 5 CADS (Centro de Almacenamiento y Distribución) ubicados en diferentes departamentos (tabla 4). Fomentando la necesidad en la regional de generar un plan de acción en temas relacionados con seguridad vial que contribuyen con la reducción de los accidentes e incidentes de tránsito, mediante la eliminación o control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad y severidad de los siniestros buscando alcanzar el fin de proteger la integridad de las personas y de sus bienes.

Tabla 1. Distribución de empleados

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	CANTIDAD
Administrativos	30
Técnicos	0
Operativos	47
Otros	0
Total	77

Fuente: Agencia Logística de las Fuerzas Militares- Regional Llanos Orientales (2019)

Tabla 2. Distribución de flota vehicular

Cantidad	Vehículo	Uso
2	Camioneta tipo furgón	Transporte de alimentos
1	Camioneta	Transporte interno de dirección
1	Bus	Servicio urbano
1	Motocicleta	Transporte interno agencia
4	Camiones	Transporte alimentos

Fuente: Agencia Logística de las Fuerzas Militares- Regional Llanos Orientales (2019)

Tabla 3. Distribución de comedores

Cantidad	Ubicación	Tropa
4	Villavicencio	BASE7
		BATLA
		BISER 20
		CACOM 2
1	Cubarral	BITER
1	Granada	BIVAR 21
1	San José del Guaviare	BASER 22
1	Calamar	BICAM 24
1	Mitú	BIAVA 30
1	Yopal	GACAS

Fuente: Agencia Logística de las Fuerzas Militares- Regional Llanos Orientales (2019)

Tabla 4. Distribución de Centros de Almacenamiento y Distribución-CADS

N°	Departamento	Municipio
1	Meta	Villavicencio
1	Casanare	Yopal
1	Vaupés	Mitú
1	Arauca	Tame
1	Guaviare	San José Guaviare

Fuente: Agencia Logística de las Fuerzas Militares- Regional Llanos Orientales (2019)

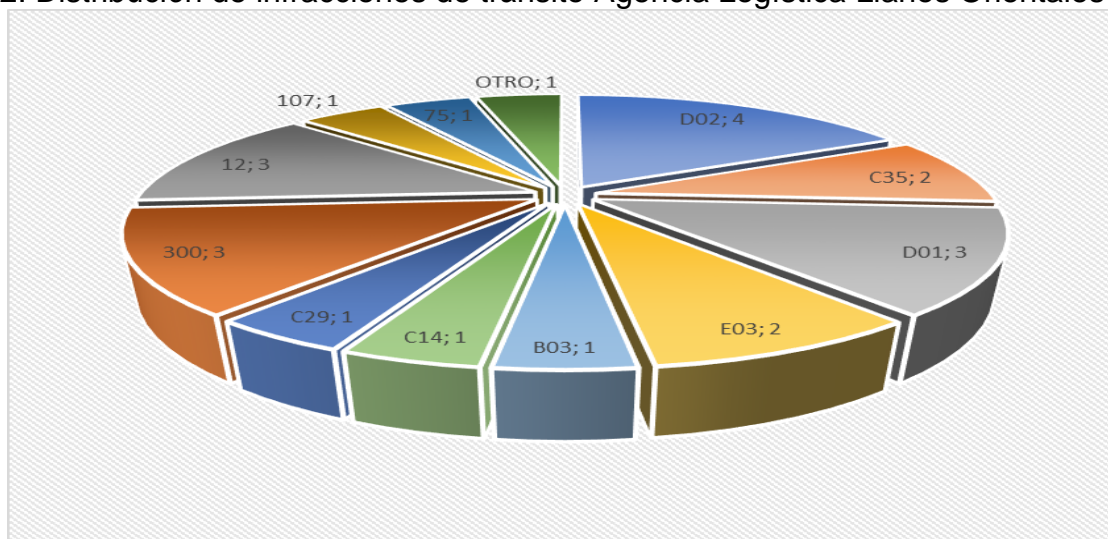
En aras de propender dichos temas de seguridad vial; la Agencia Logística de las Fuerzas Militares está comprometida en dar cumplimiento a los requisitos establecidos en la Resolución 1282 de 2012 (se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2011-2016), Resolución 2273 de 2014 (se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021), la Ley 1503 de 2011 (se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones), y la Resolución 1565 de 2014 (por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial).

2. DESCRIPCION DE LAS NECESIDADES O PROBLEMAS

La agencia logística de las fuerzas militares Llanos Orientales como entidad operadora de la cadena de abastecimiento, de los comedores de tropa y operador de infraestructura, no desconoce el nivel tan alto de accidentalidad que se tiene en la región de la Orinoquia y Vaupés. Fue actor principal de un hecho catastrófico, por falta de cultura en seguridad vial, ocurrido el 26 de octubre de 2016 en el municipio de Arauca, cuando 2 furgones de 10 toneladas cada una, que iban a abastecer el CADS de Arauca, debido al exceso de velocidad colapsaron generando un gran incendio que tuvo como consecuencia la muerte inmediata de los conductores y la pérdida total de los furgones, cuyo proceso de investigación aún se encontraba en proceso durante el desarrollo de esta consultoría.

Considerando el contexto de la situación y frente a la inseguridad que se vive en las vías nacionales, es posible que, si la regional hubiera accionado el Plan de Seguridad Vial se hubiese reducido la gravedad de este accidente. Adicional a esta situación se puede mencionar que para el 2019, un 14.3% del total del personal vinculado a la agencia tenía infracciones de tránsito de acuerdo con la Ley 769 de 2002 y Resolución 584 de 2010; según la data arrojada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y el Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT); por una cuantía que asciende aproximadamente a \$33.000.000 (treinta y tres millones de pesos mda/cte). En la figura 2, se observan las infracciones más significativas que están descritas en la tabla 5. Resaltando entre estas: no realización de la revisión tecno mecánica en el plazo legal establecido (C35), conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente (D01), conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas (E03), conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción (B01).

Figura 2. Distribución de infracciones de tránsito Agencia Logística Llanos Orientales



Fuente: elaboración propia con datos de RUNT/SIMIT (2019)

Tabla 5. Convenciones códigos de infracciones de tránsito

Código	Convenciones
(B01)	conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción
(B03)	conducir un vehículo sin placa o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito
(C14)	transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente
(C29)	conducir un vehículo a la máxima velocidad permitida
(C35)	No realizar la revisión tecno mecánica en el plazo legal establecido
(D1)	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción
(D2)	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley
(F)	conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas

Fuente: Código Nacional de Transito (Congreso de la República de Colombia, 2002, Ley 769)

Los códigos que se muestran tanto en la gráfica 2 como en la tabla 5, son definidos en la Ley 769 de 2002 por medio de la cual se establece el Código Nacional de Tránsito, en el cual se estipulan estos códigos de infracciones de tránsito con el fin de tipificar y sancionar las irregularidades que se presentan en las vías.

La prevención de la ocurrencia de dichas situaciones que afecten la seguridad vial de los funcionarios, y la identificación de diferentes situaciones de inseguridad en los ámbitos que se encuentren, es una de las preocupaciones prioritarias de la Agencia Logística de las Fuerzas Militares Regional Llanos Orientales, por lo que para ellos contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) no es solo una necesidad que deben suplir, sino que constituye un objetivo y un serio compromiso de las autoridades de esta organización con el firme propósito no solo de crear cultura de seguridad vial sino de disminuir significativamente el índice de infracciones de tránsito, generación de multas, manejo y control de la inseguridad en las vías para los conductores y las personas que transiten.

3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

EL 02 de marzo de 2010 en la Asamblea general de las Naciones Unidas, a través de una resolución denominada A/64/255, se proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. En esta proclamación se solicitó a los estados miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, los cambios de rutas por afectaciones de la malla vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes. Si bien apoya el seguimiento periódico de los progresos hacia la consecución de las metas mundiales relacionadas con el decenio, señala que las metas nacionales relativas a cada esfera de actividades deberían ser fijadas por cada estado miembro. La Resolución A/64/255 pide que la Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un Plan mundial para el Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos establecidos por la Asamblea General de las Naciones Unidas

Teniendo en cuenta esta resolución se crea el Plan Mundial “Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020”, el cual sirve para el desarrollo de planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer actividades coordinadas a nivel mundial. Está destinado a un amplio público integrado por representantes de los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades al marco mundial en el próximo decenio.

Todo esto nace partiendo que cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo (Organización Mundial de la Salud, 2011).

En las proyecciones que se presentan en el documento del Plan mundial de acción de seguridad vial 2011-2020, el 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos; donde paradójicamente se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos

anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones.

También cabe resaltar que el 30 de marzo de 2012 Colombia como integrante de la ONU, adopta el plan de seguridad vial 2011-2016 bajo la Resolución 1282 de 2012; el cual se ajusta el 06 de agosto de 2014 con la Resolución 2273 de 2014, tiempo debido a que las acciones a desarrollar requerían una vigencia mayor y se extiende al periodo de 2011-2021. (Plan nacional de seguridad vial vigente).

Para Colombia las cifras de seguridad vial reportadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses indican 52.690 casos de accidentes de transporte en el año 2015; de los cuales 6.884 tuvieron saldos de personas fallecidas, esta cifra representa un incremento de 7,53%, respecto al año inmediatamente anterior. Al analizar esta cifra total, se encuentra que el 51,83% se concentra en personas cuyas edades oscilan entre 15 y 39 años; y respecto al medio de transporte involucrado en el caso, el 79,46% se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía. Esto conlleva a que el análisis de la situación de la Seguridad Vial en Colombia se realizará de forma integral, por medio de distintas fuentes de información, permitiendo identificar acciones prioritarias, así como reconocer y caracterizar a los actores de la vía, logrando un consenso de expertos para tomar la decisión de abordar el trabajo por pilares estratégicos (vehículos, víctimas, comportamiento, infraestructura).

Para el periodo comprendido entre enero del año 2017 y noviembre de 2018, la Agencia Nacional de Seguridad Vial en su Boletín Informativo describe que:

- Antioquia es el departamento con más muertes en las vías, con 1.035; le siguen el Valle del Cauca con 944, Bogotá con 726, Cundinamarca con 380 y Santander con 342.
- El departamento con la tasa más alta de muertes por incidentes de tránsito es Casanare con 32,26 por cada 100 mil habitantes, seguido de Arauca (26,02), Meta (25,01), Huila (21,82) y Putumayo (21,74).
- En lo relacionado con incidentes que involucran motocicletas, la tasa nacional es de 6,92. Hay siete departamentos que superan por mucho este rango, entre ellos Casanare –el más preocupante- con una tasa de 20,68.
- A nivel mundial los incidentes de tránsito generan cerca de 1.3 millones de muertos cada año.
- Es la primera causa de muerte entre los jóvenes de 15 y 29 años de edad.
- En Colombia se están generando, en incidentes viales, cerca de 19 muertes al día.
- 82 por ciento de los más de 7.000 muertos al año son personas vulnerables por ser peatones, ciclistas o motociclistas.

Por su parte, la Gobernación del Meta frente a la política pública de seguridad vial en el departamento, en junio de 2019, fue enfática en afirmar que el apogeo de la actividad petrolera impactó a esta región con efectos negativos en la movilidad local y regional. Esto porque en gran medida porque quienes impulsaron y desarrollaron esta actividad productiva no tuvieron en cuenta las especificaciones técnicas y físicas acordes con la capacidad vial del departamento, ni tampoco otra serie de variables que intervienen en el ordenamiento del tránsito urbano, como la movilidad, el comportamiento de los usuarios viales, la legislación vigente y la infraestructura existente; sin embargo se ha contado con el acompañamiento e interés por parte de las diferentes entidades especializadas en seguridad vial para ir más de la definición de necesidades que conduzcan a formular el plan de equipamiento y capacitación contribuyendo a disminuir de forma significativa a la desintegración familiar, depresión en el individuo, afectaciones en lo económico por las consecuencias que conllevan un accidente vial.

El Boletín del Meta presentado por Agencia Nacional de Seguridad Vial para el periodo enero-noviembre de 2017-2018, señala un aumento de 8,19% de accidentalidad en este departamento, lo cual generó gran preocupación, debido que las acciones correctivas no estaban cumpliendo su finalidad y se hacía necesario una actualización de estas y acompañamiento constante de los entes especializados en seguridad vial.

En la actualidad, prácticamente todas las personas deben hacer uso de las vías, por la necesidad de trasladarse de un lugar a otro para desarrollar múltiples actividades del quehacer diario, es así como se generan los actores de tránsito en diferentes roles como peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor. Esta dinámica de los actores de tránsito es uno de los aspectos que se deben considerar al estudiar las estadísticas de accidentes viales. Según el informe de la situación mundial en seguridad vial del año 2015; se estima que 1.25 millones de personas fallecieron en el año 2013 a nivel global, debido a accidentes de tránsito, de estas muertes el 90% ocurren en países de renta media o baja, estas tasas ascienden a más del doble de las que se presentan en países de ingresos altos; además se constituye en la principal causa de muerte en la población de 15 a 29 años. Asimismo, la mitad de esas muertes afectan a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito. En Colombia para el año 2016, según se describe en la tabla 6, tres de los departamentos con mayor tasa de accidentes por cada 100.000 habitantes, son Casanare; Arauca y Meta, estos forman parte de la región de la Orinoquía y ocupan los tres primeros lugares entre los 10 departamentos que presentan altos valores de este indicador.

Tabla 6. Departamentos con mayor tasa de accidentes de tránsito en el 2016

Posición	Departamento	Víctimas fatales	
		CASOS	TASA X 100,000
1	Casanare	137	37,77
2	Arauca	75	28,28
3	Meta	264	26,95
4	Huila	273	23,36
5	Cesar	243	23,34
6	Cundinamarca	613	22,53
7	Putumayo	76	21,74
8	Archipiélago de San Andrés	16	20,75
9	Valle del Cauca	948	20,34
10	Quindío	115	20,23
	Total (Departamentos)	2760	22,63
	Total (Nacional)	6997	14,52

Fuente: Gobernación del Meta (2020)

Bajo este panorama el departamento del Meta requería una especial atención, y la unión de esfuerzos que contribuyeran con la disminución de la accidentalidad vial, donde participaran todos los actores viales tanto en la construcción como en el cumplimiento de la Política Pública de Seguridad Vial regional, con el apoyo de las fuerzas vivas sociales, los entes gremiales, las autoridades civiles, militares y eclesiásticas, y la academia en general con el firme propósito de contribuir con el bienestar colectivo y permitir un mayor entendimiento hacia dónde se quiere orientar el desarrollo la política pública departamental de seguridad vial.

Conforme con la información preliminar suministrada en el boletín informativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Observatorio Nacional de seguridad Vial (febrero 2018); en el Meta, entre enero y diciembre de 2017 se registraron un total de 191 fallecidos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Estas cifras reflejan una disminución del -22% en el número de fallecidos, en comparación con el mismo periodo de año 2016. Esta situación permite analizar que la seguridad vial debe ser vista desde un perspectiva mundial, nacional, local y desde la visión particular del empresariado, considerándose, además como un problema de salud pública en el cual el ser humano y su actuación tienen gran incidencia; definiéndose pilares de acción: a) fortalecimiento de la gestión organizacional, b) infraestructura segura, c) vehículos seguros, d) comportamiento humano, y la pronta atención a víctimas; los cuales se encuentran incluidos en el desarrollo de cada uno de los componentes del sistema de gestión de seguridad vial. De tal forma que todos contribuyan al mejoramiento, reducción y en última instancia eliminación, de la incidencia y riesgo de muerte, heridas graves, y elevados costos que estos tienen tanto para la Agencia Logística como para la administración y la sociedad, generando hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, incrementando el nivel de cultura y la responsabilidad vial.

El desarrollo de este trabajo contribuye a que la Agencia Logística de Las Fuerzas Militares Regional Llanos Orientales -Villavicencio, implemente su plan estratégico de seguridad vial a través de la definición de acciones acorde a las estrategias planteadas y con la participación activa de todo el personal de la empresa, generando beneficios como:

- Reducción significativa a las ocurrencias de accidentes de tránsito.
- Reducción o eliminación a la inmovilidad de vehículos colisionados.
- No incurrir en el costo del deducible de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación.
- No depreciación del vehículo por accidentes y partes que el seguro no ampara.
- Minimización de los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito para mantener la imagen corporativa de la regional.
- Disminución significativa de las incapacidades por accidentes de tránsito al personal de la regional
- Disminución de las infracciones de tránsito.

4. OBJETIVO

4.1 OBJETIVO GENERAL

Desarrollar el Plan estratégico de Seguridad Vial en la Agencia Logística de las Fuerzas Militares Llanos Orientales, de acuerdo con la Resolución 1565 de 2014.

4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Diagnosticar la situación de seguridad vial en la Agencia Logística de las Fuerzas Militares Llanos Orientales, según los lineamientos establecidos en la Resolución 1565 de 2014.
- Formular un plan de implementación de seguridad vial, según los lineamientos establecidos en la Resolución 1565 de 2014.
- Implementar las actividades propuestas en el plan de acción para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Evaluar el nivel de cumplimiento del Plan de Seguridad Vial en la Agencia de las fuerzas militares Llanos Orientales según los lineamientos establecidos en la Resolución 1565 de 2014.

5. EQUIPO DE TRABAJO

El equipo de trabajo se describe en la tabla 7, el mismo está integrado por las dos estudiantes de la maestría autoras de este informe y por personal de la organización. El personal de la organización que formo parte del equipo de trabajo fue definido por la alta dirección de la organizacional regional, y el mismo conforma su Comité de Seguridad Vial, teniendo una participación en el desarrollo de las actividades propuestas en el Plan Estratégico de Seguridad vial, a través de la planeación de estrategias y acciones que permitan generar cultura vial en todo el personal de la regional. No obstante, es importante, que todos los colaboradores de la organización participaron en este trabajo.

Tabla 7. Equipo de trabajo

Rol en el equipo de trabajo	Funciones	Cargo dentro de la organización
Líder	<ul style="list-style-type: none"> • Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. • Designar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entienda, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial. • Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. • Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar. • Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso. • Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones. • Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan. • Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables. 	Director regional
Secretario	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar las actas de las sesiones de consultoría en las que deben quedar los avances y compromisos 	Auxiliar Administrativa

Tabla 7 (Continuación)

Rol en el equipo de trabajo	Funciones	Cargo dentro de la organización
Representante del proceso	<ul style="list-style-type: none"> Liderar la difusión de los acuerdos y apoyar la implementación del plan estratégico de seguridad vial de la regional Llano Orientales 	Líder SST
Consultores	<ul style="list-style-type: none"> Orientar a la organización en el diseño, implementación y evaluación del PESV 	Estudiantes de la MCGI

Fuente: elaboración propia ajustado a los lineamientos de la Resolución 1565 de 2014

6. METODOLOGÍA

En la tabla 8 se observan las acciones, herramientas y objetivos a aplicar y/u obtener para el desarrollo de la consultoría, cumpliendo con los objetivos trazados y dando cumplimiento a los lineamientos establecidos en la Resolución 1565 de 2014.

Tabla 8. Metodología de la consultoría

Objetivo específico	Acciones	Herramientas (técnicas, métodos, instrumentos y otros)	Producto
1. Aplicar un diagnóstico sobre la situación de seguridad vial en la Agencia Logística de las Fuerzas Militares Llanos Orientales	Elaboración y aplicación de cuestionario bajo los lineamientos de la resolución 1565 del 2014, y caracterización del contexto de la regional.	Cuestionario de 65 preguntas aplicado a través de una entrevista con la líder de Salud y Seguridad en el Trabajo	Situación Actual de la Agencia Logística frente al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
	Solicitud de la información documentada relacionada con el Plan estratégico de Seguridad Vial.	Mesas de trabajo	Actas de trabajo
2. Formular un plan de implementación de Seguridad Vial, de acuerdo con los requisitos establecidos en las normas	Elaboración del cronograma de actividades, donde se plantean las acciones para la implementación encaminadas a controlar y disminuir los riesgos identificados, las cuales fueron clasificadas en función a los ejes definidos en la Ley 1503 de 2011 y su Decreto 2851 de 2013. (Comportamiento Humano, Vehículos Seguros, Infraestructura Segura y Atención a Víctimas)	Trabajo colaborativo del Comité de trabajo. Formato de cronograma Información documentada	Plan de trabajo seguridad vial Actas de trabajo

Tabla 8. (Continuación)

Objetivo específico	Acciones	Herramientas (técnicas, métodos, instrumentos y otros)	Producto
<p>3. Implementar el plan de seguridad vial de acuerdo con los requisitos</p>	<p>Elaborar actas de Conformación del comité de Seguridad Vial</p>	<p>Mesas de trabajo Inspección Guía metodológica para la elaboración del PESV, establecida en la Resolución 1565 de 2014 Información documentada Modelo de Formatos</p>	<p>Actas</p>
	<p>Elaboración y aplicación de encuesta para identificación de los riesgos al personal que integra la Agencia Logística de las Fuerzas Militares.</p>		<p>Riesgos en materia de seguridad Vial.</p>
	<p>Socializar y comunicar los lineamientos de acciones definidas para la implementación del plan de seguridad vial a todos los empleados de la regional</p>		<p>Registro fotográfico de la socialización a los empleados</p>
	<p>* Complementar documentos: protocolo de estándar de seguridad vial, protocolo de investigación de accidentes de tránsito, cronograma de actividades académicas, cronograma de capacitaciones, panorama de riesgos viales, matriz de riesgos viales)</p>		<p>Protocolos, cronogramas, matriz de riesgos ajustados al Plan Estratégico de Seguridad Vial</p>
	<p>Diligenciar los formatos que permita documentar la información suministrada en la Agencia Logística: (lista de chequeo de entrega de documentación por parte de los conductores, lista de verificación para el cumplimiento de las fechas de la documentación requerida para cada vehículo, ficha técnica de proveedores, lista de chequeo de verificación de perfiles, selección de conductores, pruebas médicas, teóricas y practicas</p>		<p>listas de chequeo, de verificación, ficha técnica</p>

Tabla 8. (continuación)

Objetivo específico	Acciones	Herramientas (técnicas, métodos, instrumentos y otros)	Producto
	Elaborar matriz de indicadores direccionados a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.	Modelo de indicadores de resultados y actividad	Indicadores
	Ejecutar los cronogramas de actividades, y plan de capacitación, donde se plantearon las acciones para la implementación encaminadas a controlar y disminuir los riesgos identificados, las cuales fueron clasificadas en función a los ejes definidos en la Ley 1503 de 2011 y su Decreto 2851 de 2013. (Comportamiento Humano, Vehículos Seguros, Infraestructura Segura y Atención a Víctimas)	Mesa de trabajo Publicación Capacitaciones	Información documentada de la ejecución del plan estratégico de seguridad vial. Listados de asistencia capacitaciones e informes.
4. Evaluar el nivel de cumplimiento del Plan de Seguridad Vial en la Agencia de las fuerzas militares Llanos Orientales	Aplicar lista de verificación mediante la cual la Agencia Logística, podrá determinar la conformidad del Plan Estratégico de Seguridad vial con la Ley 1503 de 2011, y la Resolución 1565 de 2014.	Inspección Indicadores de resultados y actividades	Resultados de conformidad del plan estratégico de seguridad vial. Actas de reunión. Tendencias para crear estrategias de mejora.
	Analizar la información de indicadores de resultado y de actividad		

Fuente: elaboración propia.

7. DIAGNÓSTICO ORGANIZACIONAL

El diagnóstico se realizó partiendo del levantamiento de información a través de la aplicación de un cuestionario (Ver Anexo A) de preguntas creado a partir de los lineamientos y requisitos establecidos en la resolución 1565 de 2014 aplicado al personal de la Agencia Logística fuerzas Militares Regional Llanos Orientales- Villavicencio con el propósito de conocer parte del contexto de la organización y su estado en temas de seguridad vial, identificando los factores de riesgo para formular los planes de acción para gestión de estos y definición de las estrategias de prevención que contribuyan a la consecución y logro de los objetivos y de la política de Seguridad Vial. Adicionalmente, se revisó toda la información documentada vinculada al plan estratégico de seguridad vial que tenía la organización, suministrada por la profesional de SST de la regional. Entre esta información documento se hizo énfasis en la revisión del Plan Estratégico de Seguridad Vial de sede principal – Bogotá, el Protocolo de seguridad vial de la Agencia Logística de las Fuerzas Militares-Llanos Orientales Villavicencio, el cronograma de actividades propuesta por el profesional de SST y la base de datos de los empleados de la regional

7.1 CRITERIOS DE CALIFICACIÓN DE LOS ÍTEMS A EVALUAR EN EL DIAGNOSTICO

Es importante resaltar que los criterios de evaluación que se visualizan en la tabla 7, según las orientaciones establecidas en la resolución 1565 de 2014, permiten mostrar de forma eficaz de la forma como la regional ha direccionado el tema de seguridad vial con todo el personal de la agencia y el punto de partida con relación al Plan Estratégico de Seguridad Vial de la regional Llanos Orientales.

Tabla 9. Criterios de calificación

CRITERIOS DE CALIFICACION
0 - El aspecto analizado no está implementado
1- El aspecto analizado esta implementado parcialmente
2 - El aspecto analizado esta implementado totalmente
N/A - El aspecto analizado No aplica a la empresa

Fuente: Resolución 1231 de 2016

El cuestionario incluye 11 elementos base que contienen un total de sesenta y cinco (65) preguntas, cuyas respuestas son dadas de acuerdo con los criterios de clasificación mostrados en la tabla 7, arrojando el nivel de avance de cada elemento diagnosticado, por ejemplo, el elemento de comité de Seguridad Vial contiene un total de 15 preguntas que al ser calificados todas con un criterio (2- El aspecto analizado esta implementado totalmente) da un puntaje posible de 30 (15*2), lo que indica que el nivel de cumplimiento de este ítem es total.

7.2 RESULTADO DEL DIAGNOSTICO

Teniendo en cuenta que la regional Llanos orientales como ente del sector público, tiene la obligación de generar estrategias y mecanismos para el cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial con sus actores viales; la Resolución 1231 de 2016, permite identificar el grado de cumplimiento de dicha implementación. A continuación, en la tabla 10 y la figura 3 se evidencia que la regional solo cuenta con el 37,69 % de implementación del plan estratégico de seguridad vial.

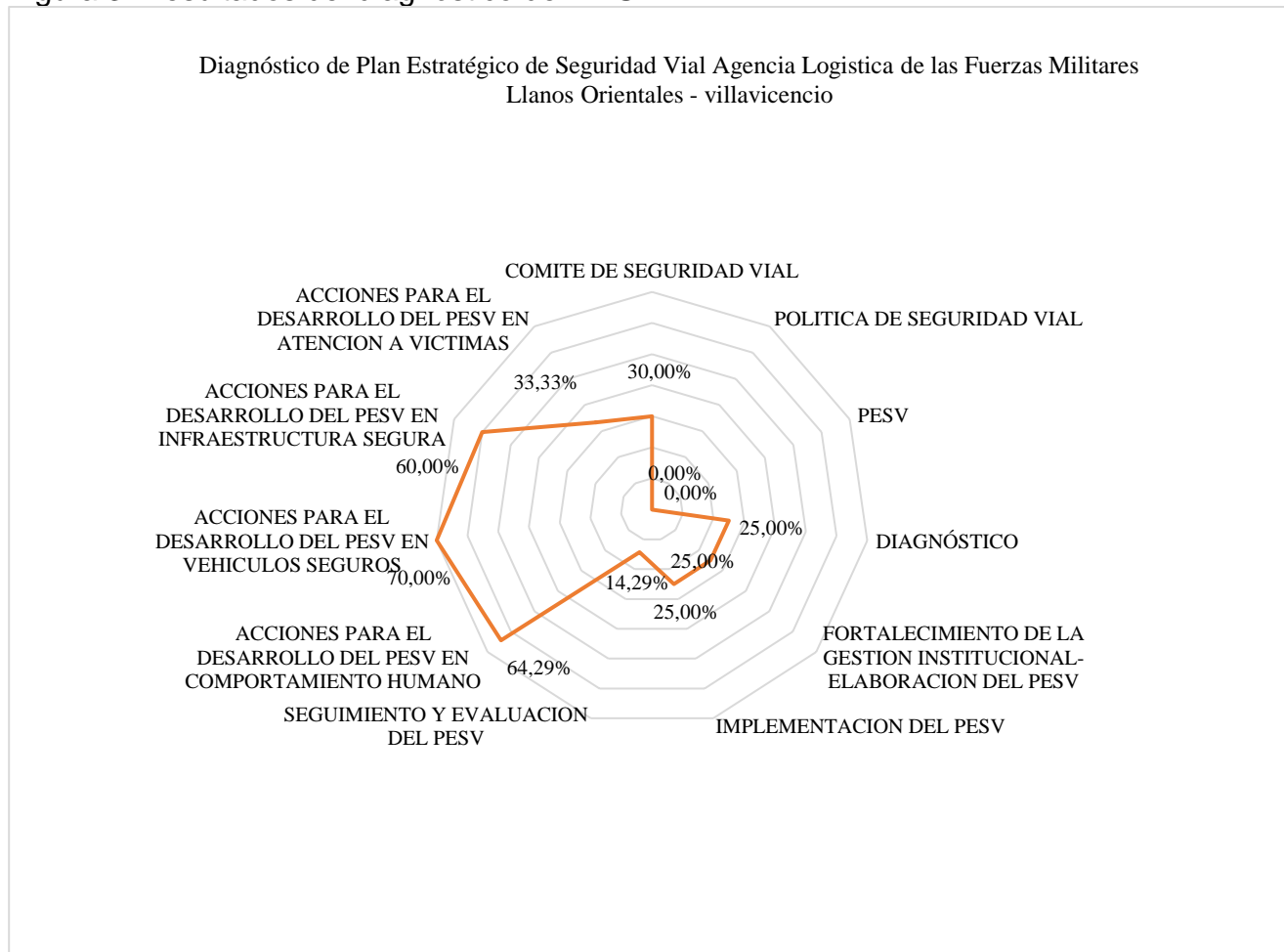
Tabla 10. Porcentaje de implementación del PESV

Elemento	Puntaje Posible	Puntaje obtenido	% Implementación
Comité de seguridad vial	30	9	30,00%
Política de seguridad vial	10	0	0,00%
PESV	2	0	0,00%
Diagnóstico	8	2	25,00%
Fortalecimiento de la gestión institucional-elaboración del PESV	4	1	25,00%
Implementación del PESV	8	2	25,00%
Seguimiento y evaluación del PESV	14	2	14,29%
Acciones para el desarrollo del PESV en comportamiento humano	28	18	64,29%
Acciones para el desarrollo del PESV en vehículos seguros	10	7	70,00%
Acciones para el desarrollo del PESV en infraestructura segura	10	6	60,00%
Acciones para el desarrollo del PESV en atención a víctimas	6	2	33,33%
Total	130	49	37,69%

Fuente: Resolución 1231 de 2016

Para dar mayor claridad en el resultado del diagnóstico que fue realizado en la regional Meta, en la figura 3. se muestra el porcentaje de cada uno de los elementos necesarios para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, teniendo como herramienta de verificación de cumplimiento la referida Resolución 1231 de 2016.

Figura 3. Resultados del diagnóstico del PESV



Fuente: elaboración Propia

Como resultado del análisis de los 11 elementos bases, en el cuestionario se obtuvo un nivel de cumplimiento del 37,69% con relación a los lineamientos establecidos en la resolución 1565 de 2014, reconfirmando la necesidad de implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Agencia Logística de las Fuerzas Militares Llanos Orientales.

8. FORMULACION DEL PLAN DE IMPLEMENTACION DE SEGURIDAD VIAL DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LAS NORMAS

Para el desarrollo de este objetivo se establecieron las actividades en el plan de trabajo, correspondiente a cada uno de los cinco (5) pilares: 1) Fortalecimiento en la gestión institucional, 2) Factor humano 3) Factor vehículos, 4) Infraestructura segura y 5) Atención a víctimas. Además, se establecieron **los** responsables de estas, las metas y los productos entregables; así como el tiempo de ejecución.

Cabe mencionar que este insumo permitió dar cumplimiento al numeral 7.4 de implementación del PESV de la resolución 1565 de 2015 (Ver Anexo B).

9. IMPLEMENTACION PESV

Considerando los resultados del diagnóstico, el plan de trabajo de seguridad vial y los lineamientos y requisitos establecidos en la Resolución 1565 de 2014 se describe a continuación el proceso de implementación del PESV de acuerdo con los pilares que los conforman:

9.1 PILAR FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

- Comité de seguridad vial. Dando cumplimiento a la Resolución N° 553 del 14 de junio de 2018, mediante la cual se establecieron los lineamientos de la conformación del Comité de Seguridad Vial, se realizó la reunión en la oficina de la Dirección Regional Llanos Orientales el día 09 julio de 2019 con el propósito de crear este comité registrado en el Acta y Resolución N° 197 del 09 julio 2019, que fue actualizado bajo la Resolución N° 075 del 18 marzo de 2020 teniendo en cuenta el cambio de director de la Regional Llanos Orientales; estas resoluciones establecen las funciones roles y responsabilidades de los integrantes del Comité se anexan acta del 09 de julio de 2019 (Ver Anexo C).
 - Políticas de seguridad vial. Junto con el personal directivo de la Agencia Logística de las Fuerzas Militares se establecieron y promovieron mecanismos de control relacionados con la seguridad vial y el mejoramiento de las condiciones de trabajo de todos sus funcionarios durante los desplazamientos que se programan, de acuerdo con las directrices establecidas por la normatividad legal vigente de tránsito y transporte. En función de esto, se definieron los parámetros para promover comportamientos seguros en la vía cumpliendo los lineamientos que se describen a continuación:
 - Hacer seguimiento a los riesgos asociados a la seguridad vial, inspecciones preoperacionales, formatos, guías indicadores y demás documentos, procurando la mejora continua en sus operaciones.
 - Garantizar el cumplimiento de los requisitos legales relacionados con la seguridad vial, con el propósito de mejorar las conductas del personal que utiliza los diferentes medios de transporte asignados o autorizados por la entidad; por lo cual establece la prohibición de:
 - Conducir los vehículos bajo efectos de alcohol o sustancias psicoactivas.
 - Transportar personal en condiciones inseguras (Formato GA-FO-05 de Inspección Preoperacional Vehículos)
 - Usar cualquier medio de comunicación durante la conducción de vehículos de la entidad.
 - Exceder los límites de velocidad permitidos, de acuerdo con el área de desplazamiento.
- Asimismo, quedaron establecidas las siguientes exigencias:

- Realizar la inspección pre-operacional diaria para verificar las condiciones y operatividad de los vehículos, y dejarla registrada en el formato GA-FA-05.
- El diligenciamiento de la tabla de a bordo – formato GA-FO-01.
- Durante el desarrollo de las labores, los funcionarios en calidad de conductores, pasajeros, peatones deben cumplir con los lineamientos establecidos en el código nacional de tránsito terrestre, así como los emitidos por el comité de Seguridad Vial – CSV.
- El uso del cinturón de seguridad y evitar la operación de los vehículos en estado de somnolencia.
- Las Regionales que prestan el servicio de transporte a los funcionarios, en vehículos de la entidad, deben cumplir con los horarios para recoger y dejar al personal, solo en los sitios establecidos, de acuerdo con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Usar el cinturón de seguridad en los puestos en el cual se encuentre disponible este elemento. Es responsabilidad del conductor asegurarse que todos sus pasajeros tengan abrochado el cinturón antes de iniciar la marcha.
- Informar de manera inmediata sobre cualquier novedad que se presente en la vía al superior inmediato y a la Entidad correspondiente.

Esta política se dio a conocer a todo el personal vinculado a la regional Llanos orientales en taller de capacitación, por correo corporativo y se ha dispuesto en la cartelera de la regional.

- Evaluación del riesgo. Para identificar los diferentes hábitos, comportamientos, conductas y tipos de actores viales del personal que conforma la regional, se procedió a aplicar la encuesta de levantamiento de información, arrojando los resultados que se observan en tabla 11.

Tabla 11. Análisis de resultados de Riesgos Viales

PREGUNTA	ANÁLISIS DEL RESULTADO
TIPO Y ESTADO DE CARGO	El personal que compone a la Agencia Logística de las Fuerzas Militares Regional Llanos Orientales, según el tipo de cargo está conformado por 27 técnicos y 24 funcionarios (asistencial), para lo cual es importante señalar que su vinculación en mayor proporción es de libre nombramiento y remoción generando estabilidad laboral y a su vez compromiso y responsabilidad para con la organización y exigencia como actores viales.
TIEMPO EN LA EMPRESA	El 50% del personal en la empresa tiene una vinculación mayor a 8 años, lo que contribuye a gestionar de manera eficaz los planes de acción en Seguridad Vial por la permanencia y estabilidad en la contratación que tienen los funcionarios de la organización.
LICENCIA DE CONDUCCION	La situación de los colaboradores con relación a su documento legal de conducir es de 46 funcionarios de la ALFM Regional Llanos Orientales, con licencia de conducción, lo que significa que el 68% del personal adquirieron un mayor grado de responsabilidad al contar con la aprobación que le permite manejar vehículos automotores dentro y fuera de las instalaciones, sin dejar a un lado la circunstancia en el que se puedan convertir en otro tipo de actor vial.

Tabla 11. (continuación)

PREGUNTA	ANALISIS DEL RESULTADO
LICENCIA DE CONDUCCION POR GENERO Y EDAD	De los 46 colaboradores que cuentan con licencia de conducción, 30 corresponden al género masculino y tan solo 16, al género femenino, situación que, sin caer en prejuicios de discriminación por género, se debe considerar tanto en el diseño como en la implementación del PESV. Asimismo, la relación de las licencias de conducción con respecto a la edad de sus portadores es que el rango de edad de los portadores de licencia oscila entre los 31 y 39 años seguido de los colaboradores con edades comprendidas entre los 51 y 60 años, esto permite mencionar que estas licencias de conducción son portadas por personal adulto responsable con aptitud física, mental y de coordinación motriz; cuestión que debe ser considerada al momento de definir estrategias y acciones en el marco de la implementación del PESV
CATEGORIA DE LAS LICENCIAS	Respecto a la categoría de la licencia de conducción de los colaboradores, se observa que 26 de estos cuenta con el permiso para conducir motocicletas mayores a 125cc (categoría A2), siendo esta información representativa pues conlleva a involucrar en un mayor nivel de conciencia y de responsabilidad, considerando que en Colombia para el año 2019 fallecieron 2.759 motociclistas según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, siendo estos actores los más vulnerables a la hora de transitar por las vías.
TIPO DE VEHICULO	Respecto al tipo de vehículo que tienen los colaboradores de la ALFM- Regional Llanos Orientales, se observa que estos poseen en una mayor proporción motocicletas (37%), seguidos de automóviles (28%), siendo así importante reiterar el nivel de riesgo al que están expuestos no solo por tener este tipo de vehículo, sino porque los vincula en un mayor grado de compromiso en su actuación frente al volante.
AÑOS DE EXPERIENCIA	Respecto a los años de experiencia de los colaboradores en la conducción de vehículos, se puede indicar que 22 de estos funcionarios no tienen experiencia, 11 tienen entre 6 y 12 años conduciendo y 16 cuentan con una experiencia entre 13 a 20 años finalizando con una proporción de 13 personas que tiene experiencia mayor a 21 años; los cuales deben participar en las campañas de prevención en seguridad vial, con el fin de disminuir el índice de accidentalidad siendo todos actores viales.
CANTIDAD Y MOTIVO DE INFRACCIONES DE TRANSITO	En cuanto a las infracciones de tránsito, se puede determinar que un 21% del personal vinculado a la ALFM regional Llanos Orientales ha cometido infracciones, que aun siendo este un resultado bajo, es importante continuar con capacitaciones en normatividad e infracciones para disminuir este índice al 0%. Asimismo, las infracciones cometidas por 12 de los funcionarios obedecen a actos de imprudencia, exigencias de trabajo, lo que conlleva a incluir en la implementación del PESV acciones en el plan de capacitaciones para la toma de conciencia vinculadas a la seguridad vial.
ROL DENTRO DE LA EMPRESA	El 37% de los funcionarios se encuentran en el rol de conductores y el 35% de peatones, sin embargo, todos son actores viales, están expuestos a riesgos en las vías por donde transitan, lo cual genera en la ALFM Regional Llanos Orientales la necesidad de incrementar la sensibilización en temas de seguridad vial que contribuyan a disminuir el riesgo.

Tabla 11. (Continuación)

PREGUNTA	ANALISIS DEL RESULTADO
DESPLAZAMIENTO Y FRECUENCIA EN MISION	El 53% de los funcionarios realizan desplazamiento en misión de la empresa. De estos, se observa que solo el 22% son desplazamientos diarios y estos se relacionan con el transporte directo en vehículos de la empresa.
CONDUCCION DE VEHICULO PROPIO PARA DESPLAZAMIENTO	El comité de Seguridad Vial define estrategias para disminuir el uso del vehículo propio para realizar desplazamientos en misión porque tiene a disposición vehículos para desarrollar estas actividades. El 23% de uso de vehículos propios tendría que disminuir a 0%; como también se deben intensificar las capacitaciones a los conductores propios, contribuyendo a fortalecer los conocimientos en temas de seguridad vial y en la prevención siendo el punto de referencia para disminuir un incidente y o accidente vial.
PLANIFICACION DE RUTAS DE DESPLAZAMIENTO	Con relación a los desplazamientos en misión, son informados de 1 a 5 días de antelación y en su mayoría son planificados por la misma organización. Esto crea la necesidad de revisar y ajustar la programación de las salidas para que estos sean informados con más días de anterioridad y disminuir los viajes que no son planeados por los mismos funcionarios que ejecutan la misión.
TIEMPO DE CONDUCCION SIN DESCANSO	13 de los conductores no exceden en más de 4 horas la actividad de conducción, lo cual puede ser positivo; por otra parte 3 conductores presentan hasta 8 o más horas de exceso de tiempo en el ejercicio de conducir, lo que genera la necesidad de crear conciencia de autocuidado, de programar pausas activas y definir estrategias que permitan disminuir el riesgo que puede provocar el cansancio por manejar sin descanso.
FRECUENCIA QUE EXCEDE EL TIEMPO DE CONDUCCION	El 84% de los conductores no exceden las horas de conducción porque no se aplica al cargo asignado; sin embargo 4% de los conductores encuestados confirman que, si exceden su nivel de conducción todos los días, teniendo en cuenta que existen diferentes factores viales, como mantenimiento de vías, aglomeraciones vehiculares, cambios climáticos y motivos de fuerza mayor
MEDIO DE DESPLAZAMIENTO HOGAR-TRABAJO, ROL EN LA VIA Y NIVEL DE RIESGO	Con relación al medio de transporte de los colaboradores de la organización, el 38% de estos utilizan la motocicleta como medio de transporte para desplazarse al lugar de trabajo y regresar a sus domicilios. El rol que ejerce el 37% de los colaboradores es como conductor de motocicleta. También se puede determinar que el nivel de riesgos de los desplazamientos del 44% de estos colaboradores es medio, lo que suma en la necesidad y compromiso de la regional en capacitar a su personal y llevar la trazabilidad del cumplimiento de los lineamientos de la movilidad de sus funcionarios
KILOMETROS Y TIEMPO RECORRIDOS (HOGAR-TRABAJO)	El 65% de los funcionarios de la regional, recorren entre 0 a 10 km en el desplazamiento de la casa- trabajo, el 28% recorren entre 11 y 21 km, y 3% recorre más de 31 km en dicho desplazamiento con un tiempo aproximado de menos de 30 minutos, esto se debe a las distancias de los barrios donde está ubicado el domicilio de cada uno de ellos, confirmando que la gran mayoría residen cerca de las instalaciones de la empresa y el 34% de los encuestados dijeron que hasta 60 minutos se demoraban en este trayecto esto se debe al medio de transporte que utilizan, a la horas pico en las que se desplazan o a la gestión vehicular presentada.

Tabla 11. (continuación)

PREGUNTA	ANALISIS DEL RESULTADO
FACTORES E INSPECCION DE VEHICULOS	El 40% de los colaboradores realizan la inspección a su vehículo todos los días previo al inicio del recorrido, y un 22% realizan la inspección de sus unidades cada semana, expresando que tienen conocimiento de la importancia de verificar el buen funcionamiento del medio de transporte que utilizan para desplazarse. El 38% de estos, revisan las llantas y su presión, mientras que un 28% revisan los niveles de fluidos y fugas y otro 2% revisan todo. Esto justifica una vez más, la necesidad de ejecutar capacitaciones para crear conciencia y cultura de seguridad vial vinculada a la revisión de las unidades de transporte, que contribuya a prevenir.
MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ESTACIONAMIENTO	El 57% y el 43% de los funcionarios contestaron que al momento de realizar el mantenimiento de su vehículo lo hacen en un taller y lo parquean en un lugar de confianza, ratificando la importancia del cuidado del vehículo en temas de seguridad
CAPACITACIONES RECIBIDAS	El 19% de los colaboradores ha recibido capacitación en temas relacionados con la seguridad vial, sin embargo, el 25% de los encuestados permite establecer como muchas de estos no toman la problemática de seguridad vial como algo que tiene que ver con su propia vida y dejan esa decisión en manos de otros, falta conciencia sobre la importancia de este tema, mostrando la necesidad de generar conocimiento a partir de las capacitaciones a los funcionarios en educación vial.
TIEMPO DE LA CAPACITACION RECIBIDA	El 32 % del personal recibió capacitación hace aproximadamente 6 meses y que el 16% hace más de 13 meses y el 25% no ha sido capacitado, justificando la necesidad de establecer planes de capacitación constante a los colaboradores de la regional garantizando así que todo el personal sea formado en materia de seguridad vial, creando conciencia y cultura en esta materia y sobre todo compromiso por parte de todos.
FACTORES DE RIESGO EN LA VIA	El 63% del personal considera que el factor de riesgo al que se enfrentan en el momento de desplazarse es la infraestructura de la vía, aunque los demás funcionarios de la regional consideraron que los demás factores (comportamiento de otros actores viales, intensidad del tráfico, estado y tipo de mi vehículo, condiciones climatológicas) son significativos y de gran importancia en el momento de asumir el riesgo en la vía.
PROPUESTA REDUCCION DE RIESGO	Las respuestas más relevantes en cuanto a las propuestas del personal para reducir el riesgo de accidentes en tránsito, entre las que se tienen: la necesidad de crear y tener conciencia vial, la disminución de la velocidad en el momento de la conducción, y la capacitación continua en temas de seguridad vial; considerando que estas cumplen un papel fundamental en la disminución del riesgo, sin desconocer el compromiso de los entes territoriales en el mantenimiento de una excelente malla vial.
ACCIDENTE DE TRANSITO	En los últimos 5 años, el 9% de los funcionarios sufrieron algún accidente de tránsito, de los cuales el 6% fue en actuación como conductor, ilustrando el compromiso vial de cada uno de los funcionarios de la regional en el momento de su movilidad puesto que el 91% no ha sufrido ningún accidente de tránsito, lo que demuestra el compromiso de los funcionarios de la regional con la seguridad vial.

Tabla 11. (continuación)

PREGUNTA	ANÁLISIS DEL RESULTADO
PRESENCIAR ACCIDENTES	El 69% de los encuestados ha presenciado accidentes de tránsito, por fuera de las instalaciones de la regional como motociclistas, sin embargo el 31% de los encuestados afirma que no ha presenciado ningún tipo de accidente de tránsito, además, se denota que el tipo de actor vial implicado en este tipo de accidentes con un 53% son motociclistas, nuevamente se evidencia el riesgo inminente que presenta este medio de transporte; la retroalimentación de las lecciones aprendidas por parte de la regional, permite generar conciencia vial entre los funcionarios que no han presenciado ningún tipo de accidentalidad.
CIRCUNSTANCIAS QUE OCASIONAN ACCIDENTES VIALES	El 60% de los que funcionarios que contestaron la encuesta, consideraron que la imprudencia es el factor determinante en el momento de causar un accidente vial y el 15% determinan que la distracción, el desconocimiento, la imprudencia y por error de terceros son los otros factores que contribuyen a la ocurrencia de accidentes en los desplazamientos, esto refuerza la necesidad de capacitar constantemente a todo el personal de la regional para disminuir el número de accidentes viales.
REPETICION DE COMPORTAMIENTOS	El 94% de los colaboradores consideran que la causa principal del incremento de la accidentalidad se debe a la repetición de los malos comportamientos viales, esto se traduce en que algunas de las razones por lo cual sucede esta situación es la falta de interés en actualizarse en educación vial, resistencia al cambio y confianza en el aprendizaje empírico; las capacitaciones periódicas a los actores viales de la regional, contribuirá la disminución del índice de accidentalidad por este tipo de comportamientos.
INCIDENTES SIN LESIONES FISICAS	Se observa que el 90% del personal no ha tenido incidentes con lesiones físicas, y solo el 10% restante se ha visto implicado en un incidente con lesiones físicas, considerando que los puntos ciegos y los eventos inesperados son los factores que propiciaron los mismos; argumentos que promueven una vez más, el desarrollo de capacitaciones constantes a los funcionarios y el reforzamiento de la cultura vial, como herramientas que contribuyen a evitar estos eventos.
PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO	Se visualiza que el 78% del personal encuestado reconoce que la regional cuenta con un plan de mantenimiento de sus vehículos; no obstante, un 22% de este desconocen que la organización realiza estas actividades con sus unidades. Surgiendo así la necesidad de socializar y mostrar la importancia que tiene el plan de mantenimiento a todo el personal

Fuente: elaboración propia.

- Elaboración del documento PESV. La elaboración del PESV se realizó considerando los siguientes aspectos: a) El contexto de la organización (naturaleza, actividad económica, personal vinculado, flota vehicular, rutas de abastecimientos, centros de trabajo, proveedores) determinando las cuestiones internas y externas de la organización, b) Los resultados de la encuesta aplicada al personal vinculado a la Regional Llanos Orientales los cuales contribuyeron a la identificación de los factores de riesgos, c) La definición del plan de trabajo de seguridad vial y plan de capacitación, necesarios para el logro de los objetivos del PESV y d) La participación activa del personal de las diferentes áreas con la entrega de la documentación requerida para soportar la elaboración del documento.

- Presupuesto para implementar el PESV. Debido a la dinámica de la entidad y su plan anual de adquisiciones, si no hay rubro específico para el Plan estratégico de Seguridad Vial, la regional procede a realizar contrataciones anuales para los siguientes ítems establecidos:
 - Elementos de protección personales
 - Evaluaciones médicas laborales
 - Plan institucional capacitación
 - Batería de riesgo psicosocial
 - Contrato de mantenimiento planta física
 - Contrato mantenimiento vehículos
 - Adquisición de alcohosensores
 - Botiquín
- Seguimiento y Evaluación en la Implementación del PESV. Junto con la líder de Seguridad y Salud en el trabajo y el Comité de seguridad vial (responsables de hacer seguimiento, documentar y actualizar los indicadores del Plan estratégico de seguridad vial de la regional) se realizó la evaluación respectiva (Ver Anexo D - Evaluación aplicada), y se establecieron los siguientes indicadores con el fin de verificar, controlar y garantizar el cumplimiento y el impacto de cada una de las acciones del PESV, cuyos resultados son utilizados para definir acciones de mejora continua. (Ver Anexo 10 Indicadores):
 - **Indicadores de Resultado PESV.** Se establecieron 2 indicadores que se describen en la tabla 12.
 - **Indicadores de Actividad del PESV.** Se establecieron 2 indicadores que se describen en la tabla 13.

Tabla 12. Indicadores de resultados

Descripcion	Definicion	Responsable	Fuente	Meta	Frecuencia
NUMERO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL PERIODO	Numero de Incidentes y Accidentes de Transito	Lider de SST	Reporte de Incidentes y Accidentes	5	Semestral
NUMERO DE VEHICULOS INSPECCIONADOS	$\frac{\text{Numero de Vehiculos Inspeccionados}}{\text{Numero de Vehiculos}} \times 100\%$	Coordinacion de Servicios Administrativos	Servicios Administrativos	95%	Semestral

Fuente: PESV Agencia Logística FM

Tabla 13. Indicadores de actividades del PESV

Descripción	Definición	Responsable	Fuente	Meta	Frecuencia
MANTENIMIENTO PREVENTIVO	$\frac{\text{Numero de Mantenimientos realizados}}{\text{Total de Mantenimientos Programados}} \times 100\%$	Lider de SST	Servicios Administrativos	90%	Semestral
CAPACITACIONES PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL	$\frac{\text{Numero de conductores capacitados}}{\text{Numero total conductores}} \times 100\%$	Coordinación de Servicios Administrativos	Servicios Administrativos	90%	Semestral

Fuente: PESV Agencia Logística FM

- Auditoria. En el desarrollo del Plan de auditoría, se utiliza el instrumento de Guía para la Evaluación de los PESV (Ver Anexo F - Resolución 1231 de 2016), el cual determina el estado en que se encuentra ALFM en los siguientes aspectos (Fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura, atención a víctimas, oportunidades de mejoras) con base en los lineamientos de las resoluciones:

- Resolución 1565 de 2014
- Decreto 2851 de 2013
- Ley 1503 de 2011
- Resolución 7495 de 2020

La Agencia Logística de las Fuerzas Militares, garantiza y se compromete a realizar auditorías internas o externas según lo definido en el Capítulo IV, Artículo 10, del Decreto 2851 de 2013, en intervalos de tiempo planificados, las cuales deben proporcionar información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad a través de su oficina de control interno y su programa de auditorías. Las auditorias tanto internas como externas se realizarán anualmente por parte de la entidad con personal idóneo en la resolución 1231 de 2016 (Guía para la Evaluación de los PESV) apoyados en la Norma Técnica Colombiana ISO 39001.

- Información Documentada. El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Agencia Logística de las Fuerzas Militares de la Regional llanos Orientales desde su diseño, desarrollo e implementación según el decreto 1565 de 2014 se encuentra documentado; Para la verificación de cada una de las actividades aquí contempladas se utiliza los registros en formatos donde se le da trazabilidad a la información de acuerdo con el Sistema de Gestión de la Calidad de la entidad. (Ver Anexo G Documentación PESV)

9.2 PILAR COMPORTAMIENTO HUMANO

- Perfil del conductor selección de conductores. En el Manual de Funciones y Competencias Laborales de la entidad, se determinaron los conocimientos básicos y esenciales, así como los requisitos de formación académica y de experiencia, que servirán de insumo para adelantar las pruebas de los procesos de selección del conductor (Técnico de servicios código 5-1, grado 24), con el propósito de vincular el personal idóneo para el desempeño de las funciones (Ver Anexo I Manual de funciones).
- Exámenes Médicos. La Agencia logística de las Fuerzas Militares en su dinámica de entidad pública establece procesos de contratación para la realización de las evaluaciones medicas ocupacionales mediante su proceso de calidad, cuenta con una Guía para la Realización de Exámenes Médicos GTH-GU-06 (Ver Anexo J). En esta se establecen requerimientos técnicos en estudios previos en la plataforma de contratación SECOP2, estos son los indicados para realizar la prueba médica a conductores, los mismos se describen en la tabla 14.

Tabla 14. Evaluación médica

Pruebas	Motorizados	Carro Liviano	Camión, tractocamión, Carro Tanque
Examen Médico con énfasis Osteomuscular	X	x	x
Neurológico			X
Optometría	X		X
Perfil lipídico	X	x	X
Glicemia			X
Espirometría			X
Audiometría	X	x	X
Examen Alturas			X
Test Conducción Motora	X	x	X
Electrocardiograma (>40)			X

Fuente: Agencia Logística de las Fuerzas Militares (2019)

- Exámenes psicosenométricos. La Agencia logística de las Fuerzas Militares Regional Llanos Orientales en su dinámica de entidad pública establece procesos de contratación pública con la IPS INTEGRAR SALUD Y SEGURIDAD SAS a través de la plataforma

SECOP II. Garantiza la aplicación de los exámenes de aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz de los conductores de la regional.

- Prueba teórica. Dentro del proceso de vinculación establecido en la ALFM desde el 2019, el Coordinador de Servicios Administrativos realiza una prueba teórica al conductor al ser seleccionado para dicho cargo; en estas pruebas se identifican los conocimientos técnicos y normatividad con relación al tipo de vehículo que va a conducir.
- Prueba práctica. El coordinador de Servicios Administrativos desde el 2018; designa la persona veedora de este proceso, que se corresponde con el conductor con mayor experticia, experiencia e idoneidad al momento de conducir, realizando una prueba práctica donde se determina la experticia de manejo dando un concepto de aprobación del conductor APTO Y NO APTO.
- Pruebas psicotécnicas. Se realizan a través de la IPS INTEGRAR SALUD Y SEGURIDAD SAS contratada para realizar los exámenes ocupacionales.
- Pruebas preventivas. La IPS INTEGRAR SALUD Y SEGURIDAD SAS es la encargada de realizar las evaluaciones médicas de manera periódica donde se establecen la práctica de pruebas preventivas; de acuerdo con el riesgo y el control de los conductores. Estas se indican en la tabla 15.

Tabla 15. Tipo de pruebas médicas

PRUEBA	RESPONSABLE	FRECUENCIA
MEDICA DE CONTROL	IPS Prestadora de servicio	Anualmente
PSICOSENSOMETRICA	IPS Prestadora de servicio	Anualmente

Fuente: Agencia Logística de las fuerzas militares (2019)

- Capacitación en Seguridad Vial. Se hizo entrega del plan de capacitación para la vigencia 2020 – 2021 y se inició el desarrollo de este para la vigencia 2021 – 2022 (Ver Anexo I) para la Agencia logística de las fuerzas Militares Regional Llanos Orientales, con el apoyo del profesional de SST. Para ratificar los conocimientos adquiridos en las capacitaciones se generó una nota valorativa total del 80% de las respuestas correctas para ser APROBADA. Se aplicó formato GTH-FO-32 Instrumento de evaluación del impacto de la capacitación, al momento de finalizar las capacitaciones (Ver Anexo J)

- Información conductores. La entidad registra bajo una base de datos definida por la Resolución 1565 la siguiente información que se archiva en una base de datos de conductores (Ver anexo K):
 - Nombres y Apellidos
 - Número de identificación
 - Edad
 - Grupo de trabajo al que pertenece
 - Tipo de contrato
 - Años de experiencia en la conducción
 - Inscripción ante el RUNT
 - Tipo de licencia de conducción
 - Vigencia de la licencia de conducción
 - Tipo de vehículo que conduce
 - Reporte de comparendos e histórico de los mismos
 - Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
 - Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
 - Reporte de accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana
 - Acciones de seguridad vial realizadas: Exámenes/ Pruebas/ Capacitaciones

- Reporte de Comparendos. De acuerdo con el Plan de trabajo, para la actividad de revisión de infracciones de tránsito de los conductores de la entidad trimestralmente se estableció un formato denominado “SEGUIMIENTO A INFRACCIONES”, designando como responsable de esta actividad a la Coordinadora de abastecimientos. En caso de existir el comparendo se debe notificar al conductor, quien debe presentar el recibo de pago o el acuerdo de pago ante el ente competente, de igual manera, estos documentos deben reposar en la “carpeta de control de comparendos”. De acuerdo con la verificación realizada al 30 enero del 2020, 10 funcionarios de la Agencial Logística Regional Llanos tienen comparendos que suman un valor de treinta y ocho millones ciento catorce mil cuatrocientos tres pesos (\$ 38.114.403) y que para el 30 agosto de 2020 este valor tuvo una significativa disminución llegando a un total de trece millones ciento treinta y siete mil doscientos sesenta y un pesos (\$ 13.137.261) (Ver Anexo L - Reporte comparendos).

- Política de control de alcohol y drogas. La Agencia logística estableció bajo la **DIRECTIVA PERMANENTE 016 DE 2018** sus políticas de PESV. Junto con el responsable del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo, se estableció la política para la prevención de consumo de tabaco, alcohol y sustancias Psicoactivas (Ver anexo M. Política alcohol y drogas)

- Políticas Plan Estratégico de Seguridad Vial. Mediante la **DIRECTIVA PERMANENTE 016 DE 2018**, se estableció su compromiso con la seguridad vial, formando criterios y mandatos que permitan disminuir los accidentes de tránsito mediante:
 - El control de alcohol y drogas
 - La regulación de horas de conducción y descanso
 - La regulación de la velocidad
 - El uso del cinturón de seguridad
 - No uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce
 - Elementos de protección personal para los conductores

Mediante circular de la organización, se establecieron las políticas del PESV. (Ver anexo N. Circular Política PESV)

9.3 PILAR VEHICULOS SEGUROS

- Hoja de vida vehículos. La entidad registra en carpetas físicas la información relacionada a los conductores, vehículos y acciones realizadas en el PESV, en la carpeta “folio de vida vehículo” GA-FO-039” que es tramitada en la oficina de la Regional por el funcionario en comisión de seguridad y protección del patrimonio. Dentro de esta se encuentra el reporte de incidentes y accidentes, la revisión técnico-mecánica, el reporte de comparendos, el SOAT, así como los manuales y seguridad activa y pasiva de cada vehículo (Ver Anexo Ñ. Hoja de vida vehículos).
- Mantenimiento. La Agencia logística de las Fuerzas militares en su modalidad de contratación realizó la suscripción de contrato de mantenimiento preventivo y correctivo para sus vehículos a través de SECOP II, además cuenta con su programa de mantenimiento liderado por la coordinación de servicios administrativos
- Mantenimiento de los vehículos. El diligenciamiento diario del formato código GA-FO-05 Inspección preoperacional del vehículo permite hacer un seguimiento continuo al estado mecánico y de seguridad de los vehículos. La información de los problemas críticos detectados en las listas de chequeo se utiliza como insumo para el plan de mantenimiento en un período determinado.
- Documentación del plan de mantenimiento. Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo está registrada, entendiéndose que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de este.
- Idoneidad. La Agencia Logística garantiza la implementación del plan de mantenimiento a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y

recomendaciones del fabricante de los vehículos que utilizan. (Ver Anexos O y P. Cronograma de Plan de mantenimiento y contrato de mantenimiento de vehículos).

- Procedimientos de inspección diaria de los vehículos. En complemento del plan de mantenimiento preventivo, se establecieron protocolos de inspección diaria a los vehículos, que incluyen la revisión de los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer el estado de estos antes de emprender la marcha. La Agencia Logística de las Fuerzas Militares garantiza que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de ponerlos en marcha, serán ajustados para el buen desarrollo de su actividad en el transcurso de sus recorridos. Para ello se estableció junto a La Agencia Logística de la Fuerzas Militares los siguientes formatos de inspección de vehículos:
 - Entrega de vehículo GA-FO-19
 - Inspección preoperacional de vehículos GA-FO-05
 - Orden de marcha GA-FO-07
 - TABLA ABORDO GA-FO-01Estos se utilizan para hacer seguimiento, verificación y comparación de posibles fallas reportadas.

9.4 PILAR INFRAESTRUTURA SEGURA

- Rutas Internas. De acuerdo con el Decreto 2851 de 2013, se estableció que la Regional Llanos Orientales, debe realizar una revisión del entorno físico donde se desarrolla la actividad, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones. Asimismo, se establecieron dentro de la organización, medidas de señalización de peatones, reducción de velocidad para vehículos en la entrada a los parqueaderos, señalización de rutas de tránsito peatones y vehículos.
- Señales de precaución. Teniendo en cuenta los artículos 74 y 106 de código Nacional de Tránsito, se establecieron las velocidades de circulación de vehículos, en el caso de la ciudad de Villavicencio u otras ciudades, las velocidades máximas permitidas son:
 - 30 km / hora en las siguientes zonas: intersecciones, zonas residenciales, zonas escolares, en zonas de hospitales y/o centros médicos y cuando existen obras en la vía.
 - 60km / horas en los siguientes casos: vías principales en la ciudad como avenidas y autopistas, y en vías rurales pavimentadas.
 - 80 km / hora en los siguientes casos: vías intermunicipales.
 - 10 km / hora en los siguientes casos: dentro de los parqueaderos de la entidad

- Sobre los parqueaderos. Dadas las condiciones para el parqueo de vehículos propios y de funcionarios que hacen uso de estos espacios, junto con el comité de seguridad vial, se establecieron los siguientes lineamientos:
 - La velocidad máxima al ingresar a las instalaciones debe ser de 10 Km/hora.
 - Se deberán estacionar los vehículos en reversa siempre.
 - Todos los vehículos que ingresen deberán encender las luces para facilitar su identificación.
 - Se deberá conservar siempre la derecha.
 - Los peatones solo podrán utilizar las zonas demarcadas
 - En el uso de las vías de acceso de los vehículos para el tránsito de peatones tener precaución, esto debido al ángulo de visibilidad que tienen los conductores y la poca distancia que habría para su reacción, en el caso de encontrarse con un peatón haciendo uso indebido de estas zonas.

- Señalización y demarcación. Teniendo en cuenta las condiciones de entrada y salida de vehículos, y la distribución de los espacios adecuados para las zonas de parqueo de vehículos, se instalaron las señalizaciones de estos espacios, identificando y demarcando las áreas de estacionamiento y tránsito de vehículos y peatones. Mediante un proceso de contratación se adjudicó contrato de señalización que incluyo desde la compra de pintura hasta la señalización de los senderos peatonales vehiculares y lugares de parqueo cumpliendo con los requerimientos de señalización visual del PESV. Todos los usuarios de los espacios de parqueo deberán acogerse a la normatividad interna para garantizar el uso adecuado de estas zonas, teniendo en cuenta los sentidos de las vías para el ingreso y retiro de vehículos. En caso de emergencia, se deberán acoger a los lineamientos establecidos por el personal que conforma las brigadas de emergencia de acuerdo con lo establecido en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG SST) (Ver Anexo Q. Señalización rutas internas)

- Rutas externas. Se estableció un ruto grama de vías de uso más frecuentes, identificando los posibles puntos que pueden generar peligro y tomando las debidas medidas de precaución. El procedimiento de plan de viaje de la empresa es un método sistemático de planeación y control de operaciones de transporte en carretera que apunta a que cada viaje sea tan seguro como sea razonable y facilita a la empresa la temprana detección de cualquier acontecimiento imprevisto. Se requiere un sistema formal de plan de viaje para las operaciones por tierra que implican: viajes largos en áreas alejadas con problemas de comunicaciones, que ponen en riesgo la seguridad del operador y equipos, si se pierden o se ven involucrados en un accidente. Para realizar el desplazamiento en una ruta el conductor debe contar con el diligenciamiento del formato GA-FO-07” “Orden de Marcha” debidamente autorizado y aprobado para asegurar que el plan de viaje fue preparado por la coordinación de abastecimiento y una copia de éste es llevada durante del viaje. Para la seguridad del conductor y cumplimiento de la actividad en caso fortuito o de emergencia se debe modificar el formato GA-FO-07” “Orden de Marcha” y hacer un reporte al funcionario

en comisión de seguridad y protección del patrimonio en caso de cualquier retraso, accidente, retenes, etcétera. Asimismo, en estos casos de viajes largos, este mismo funcionario debe realizar un reporte sobre la llegada puntual y el arribo seguro.

- Preparación del viaje. Para el cumplimiento del plan de viaje se debe contemplar lo expuesto en el Artículo 30 de la Ley 769 de 2002, asegurando el equipamiento y medidas necesarias para el viaje:
 - Cinturones de seguridad para los asientos delanteros y traseros y cuerda de remolque.
 - Agua adicional para el radiador y batería.
 - Tabla para mejorar estabilidad y apoyo del gato.
 - La inspección preoperacional del vehículo se debe realizar antes de comenzar el viaje y cualquier deficiencia se debe reportar inmediatamente al supervisor y corregir antes del viaje.
 - La presión del neumático se debe marcar claramente en la llanta / rin.
 - Se debe llevar ropa de repuesto para enfrentar las condiciones ambientales.
 - Siempre se debe llevar un amplio suministro de agua potable y alimento dependiendo del ambiente y longitud del viaje.
 - El suministro de agua debe ser por lo menos 2 galones por día por persona.
 - Equipo de comunicación: Radio, teléfono satelital o celular deben también estar disponibles

- Fatiga. Todos los conductores de la empresa deben evitar conducir bajo condiciones de fatiga y seguir las siguientes reglas como medida mínima de precaución (Ver Anexo R. Rutograma):
 - Cada 3 horas de conducción, el conductor debe parar y tomar un corto descanso antes de continuar.
 - Abstenerse de conducir cuando se sienta enfermo o bajo medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción.
 - Abstenerse de conducir bajo condiciones de presión emocional que puedan afectar la atención o tiempos de reacción

9.5 PILAR ATENCION A VICTIMAS

Se realizó junto al responsable de seguridad y salud en el trabajo de la Agencia Logística de las Fuerzas Militares la divulgación del protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito, así como sus derechos y alternativas de acción.

A efectos de contar con información para la prevención de accidentes de tránsito, será documentada la información sobre aquellos eventos laborales viales, incluyendo aspectos como su causalidad, gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos, que permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones, para establecer medidas correctivas y preventivas.

Para el caso de la investigación de los incidentes y accidentes de tránsito, se realizará según el formato establecido por la ARL para la determinación de causas que pudieron incidir en el evento. La ALFM incluirá la divulgación de las lecciones aprendidas, que surjan como resultado de las investigaciones que se realicen por cada accidente vial.

La información sobre estos eventos se gestionará a través de los reportes de accidente, además de la información suministrada por las compañías de seguros y la información procedente de los propios trabajadores y de los reportes de incapacidad como consecuencia de estar involucrados en un accidente laboral vial.

En el caso de accidentes con lesiones, la ALFM se apoyará en fuentes de información de los informes de las autoridades competentes, las entrevistas con el afectado y el informe técnico emitido por la ARL.

- Protocolo de Atención a Víctimas. Se estableció el protocolo para la atención de víctimas de accidentes de tránsito, contenido de las directrices mínimas para la estabilización de pacientes y traslado a centros de atención médica. (Ver Anexo S. Protocolo atención de víctimas y anexo T. Formato ARL investigación accidentes laborales)
- Valores Agregados. La implementación de Plan Estratégico de Seguridad Vial se fundamentó en la resolución 1565-2014 como guía metodológica que sirve de base para dar inicio al proceso de certificación con la NTC ISO 39001 (Sistemas de gestión de la seguridad vial); la cual es una herramienta para ayudar a las organizaciones a reducir y en última instancia, eliminar, la incidencia y riesgos de lesiones graves e incluso de muertes relacionadas con accidentes de tráfico. Este enfoque puede permitir un uso más efectivo del sistema vial desde el punto de vista de los costos y se puede integrar con la NTC ISO 9001 (Sistemas de gestión de la Calidad) en la que ya está certificada la organización. Al respecto, se realizó la correlación entre la resolución 1565 de 2014 y la NTC ISO 39001, pensando en que la organización en un corto o mediano plazo pudiese implementar un sistema integrado de gestión y como parte de uno de los valores agregados del ejercicio de esta consultoría, para la consideración y aceptación de la organización (Ver anexo U. Correlación resolución 1565 de 2014 e ISO 39001:2014).

10. EVALUACION DEL CUMPLIMIENTO PESV

Para medir el cumplimiento de los requisitos en la implementación del PESV se utilizó una lista de verificación en Excel (Ver Anexo V) conformada por cada uno de los cinco pilares de acuerdo con la Resolución N° 1231 de 2016 (Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte) que aunque fue derogada por la resolución 7495 de 2020, sigue siendo de gran utilidad como guía para medir el estado actual del PESV e incluso para revisar el cumplimiento del PESV ante una auditoría externa o una inspección de un ente de control. En la tabla 16 se muestran los resultados obtenidos de la evaluación realizada, lo que indica un porcentaje de cumplimiento cercano al 100%, es decir, se logro establecer e implementar el PESV en la Agencia Logística de las Fuerzas Armadas de los Llanos Orientales.

Tabla 16. Resultados de la evaluación

N°	PILAR	VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTION INSTITUCIONAL	100	30%	30
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	100	30%	30
3	VEHICULOS SEGUROS	100	20%	20
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	97,94	10%	9,794
5	ATENCION A VICTIMAS	100	10%	10
	RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO		100%	99,794

Fuente: Resolución 1231 de 2016 del Ministerio de Transporte.

Esta primera evaluación, se reforzó con los resultados de los indicadores diseñados en el PESV, al respecto en primer lugar se evaluaron los indicadores de resultados que se describen en la tabla 17 para el ejercicio del 2020, cuando se realizó esta consultoría. Este indicador muestra que para el segundo semestre del año 2020 se presentó 1 (un) accidente de tránsito con motocicleta propiedad de la entidad, cuya causa directa fue la vía mojada, que ocasiona que la motocicleta resbale con caída del piloto, presentando raspaduras en brazo y pierna derecha con una incapacidad otorgada por la EPS de 3 (tres) días; este accidente represento el 20 % de acuerdo con la formulación del indicador y una meta establecida de no más de 5 (cinco) accidentes.

Tabla 17. Evaluación de indicadores de resultado

Descripción	Definición	Ejecución	Responsable	Fuente	Meta	Frecuencia
Número de Incidentes y Accidentes de Tránsito en el Periodo	Número de Incidentes y Accidentes de Tránsito	1	Yulieth Losada	Reporte de Accidente por el funcionario Omar Muñoz	5	segundo semestre año 2020

Fuente: elaboración Propia

En la tabla 18 se puede observar que, respecto al indicador de vehículos inspeccionados, se alcanzó el 100% de la meta establecida (95%). Este indicador refiere que las 9 (nueve) unidades de la institución fuer objeto de inspección diaria y de un adecuado registro de estas

Tabla 18. Evaluación de indicadores Resultado

Descripción	Definición	Ejecución	Responsable	Fuente	Meta	Frecuencia
Número de Vehículos Inspeccionados	Número de Vehículos Inspeccionados / Total Vehículos x100	$\frac{9 V}{9 T V} * 100 = 100\%$	Yulieth Losada	Base de datos de vehículos y formatos de Inspección de cada vehículo	95%	segundo semestre año 2020

Fuente: Elaboración Propia

El total del mantenimiento programado que se muestra en la tabla 19, para el segundo semestre del año 2020 fue de 24 y se efectuaron 23 de acuerdo a las órdenes de servicios recibidas junto con la factura de la entidad Súper Comercial del Llano S.A.S quedando 1 (un) mantenimiento sin realizarse debido a que el vehículo fue destinado a la Ciudad de Bogotá, sobrepasando la meta establecida del 90%..

Tabla 19. Evaluación de indicadores de actividad

Descripción	Definición	Ejecución	Responsable	Fuente	Meta	Frecuencia
Mantenimiento Preventivo	Numero de Mantenimiento Realizados x100/Total Mantenimientos programados	$\frac{23 MP}{24 T M P} * 100 = 96\%$	Yulieth Losada	Orden de Servicio realizada con copia factura con visto bueno de la Coordinadora Administrativa	90%	2 semestre año 2020

Fuente: Elaboración Propia

En relación con el indicador de capacitación que se muestra en la tabla 20, se observa que se alcanzó la meta del 100%, es decir todos los conductores fueron capacitados de acuerdo con lo trazado en el plan anual de capacitación 2020,

Tabla 20. Evaluación de indicadores de actividad

Descripción	Definición	Ejecución	Responsable	Fuente	Meta	Frecuencia
Capacitación Plan Estratégico de Seguridad Vial	Número de Conductores Capacitados x100%/Número total de Conductores	$\frac{4 \text{ NC} * 100}{4 \text{ NTC}} = 100\%$	Erika Ostos	plan de capacitación año 2020, formato diligenciado de asistencia, y base de datos de conductores	100%	2 semestre año 2020

Fuente: Elaboración Propia

11. CONCLUSIONES

En relación con el primer objetivo planteado en esta consultoría, a pesar de la emergencia sanitaria del COVID 19 se logró realizar el diagnóstico de la situación de seguridad vial en la Agencia Logística de la Fuerzas Armadas de los Llanos Orientales, utilizando los lineamientos establecidos en la Resolución 156. El diagnóstico arrojó un cumplimiento del 37,69% de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial considerando once elementos base que deben incluirse en un PESV: Comité de seguridad vial, política, PESV, diagnóstico, fortalecimiento de la gestión institucional, seguimiento y evaluación, acciones de comportamiento humano, acciones de vehículos seguros, acciones de infraestructura segura, y acciones de atención a víctimas. Siete de estos elementos base presentaron un cumplimiento menor al 2% de cumplimiento, tres tenían un porcentaje de cumplimiento mayor al 5% pero menor a un 10% y un solo elemento presentaba un cumplimiento del 18%. Estos resultados confirmaron la imperiosa necesidad de la entidad de retomar las acciones para poder establecer, implementar y cumplir con su Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Mediante la utilización de herramientas ofimáticas y la tecnología se lograron vencer los obstáculos de la emergencia sanitaria del COVID-19 y establecer el plan para la implementación de la seguridad vial en la entidad, con el firme propósito de implementar, mantener y mejorar el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Plan que se desarrolló junto con el personal de la Agencia Logística de las Fuerzas Armadas, conformando un equipo de trabajo entre consultores (estudiantes de la MCGI) y personal de esta organización, dando cumplimiento así al segundo objetivo trazado para esta consultoría.

El trabajo conjunto entre consultores (estudiantes de la MCGI) y personal de la organización, conllevó a la ejecución de las actividades propuestas en el plan de acción para implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Para esto, fue necesario ajustar los tiempos de los planes de acción en función de los permisos de acceso de los consultores a la Agencia Logística durante la contingencia del COVID-19 y definir el orden en que se fueron cumpliendo cada uno de los pilares que sustentan el plan, además de hacer una revisión minuciosa de los decretos y resoluciones vinculadas a la gestión de seguridad vial y el involucramiento de todos los actores de la entidad, considerados como actores viales en distintos roles y escenarios, ya que todos requieren diariamente desplazarse de un lugar a otro haciendo uso de las vías (peatones, conductores, motociclistas, ciclistas, pasajeros) y todos en mayor o menor medida son responsables de su seguridad vial apostando a la disminución de accidentes de tránsito y muertes en las vías, es decir, todos son responsables de crear cultura de seguridad vial. Este tercer objetivo se cumplió a cabalidad haciéndole entrega a la entidad de su Plan Estratégico de Seguridad Vial y logrando su implementación en casi un 100%.

Finalmente, se logro realizar la evaluación de cumplimiento del Plan de Seguridad Vial en la Agencia de las Fuerzas Militares de los Llanos Orientales a través de la implementación de su PESV, el cual para el inicio de la consultoría presentaba un avance de tan solo el 37,99%, alcanzando un 99,79% de cumplimiento al cierre de la consultoría. Este resultado contribuye a que la entidad se sienta respaldada y segura en cuanto al cumplimiento de la normatividad vigente en materia de seguridad vial y de seguridad y salud de sus trabajadores. Se logro materializar la prueba piloto de implementación del PESV, siendo la primera Agencia Regional en lograr su cumplimiento. Queda el compromiso de la entidad, en mantener y mejorar su PESV junto con sus lideres y bajo la orientación de los responsables de su sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

12. RECOMENDACIONES

El PESV es un sistema que debe seguir alimentándose a través del desarrollo de los planes de capacitación, mantenimiento de la planta vehicular, diligenciamiento de formatos, reuniones de comité de seguridad vial, auditorías y otras obligaciones indicadas en este, que permitan mantener al personal actualizado en normatividad y dando cumplimiento a los requisitos de la organización.

Se recomienda ampliar el presupuesto para vigencias futuras que permitan hacer realidad las actividades proyectadas como el plan de mantenimiento de la flota vehicular que aunque se trate de unidades vehiculares de reciente adquisición, es necesario reforzar su mantenimiento preventivo, a los fines de disminuir los mantenimientos correctivos; asimismo se deben mantener y reforzar las actividades de capacitación y formación en materia de seguridad vial, haciendo énfasis en acciones didácticas e interactivas como la feria que se realizó con entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial que transmiten enseñanzas sobre la normatividad vigente a través de estudios de casos y situaciones reales.

Se recomienda a la Agencia Logística de las Fuerzas Armadas de los Llano Orientales, aprovechar la correlación realizada entre la normatividad vigente de seguridad vial y la norma NTC ISO 39001 sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial a los fines de que puedan implementar un sistema integrado de seguridad vial y logren una certificación de reconocimiento internacional, contribuyendo significativamente en la consecución de los objetivos trazados en su Plan Estratégico de Seguridad Vial y la visión que se tiene de ampliar sus servicios hacia otras entidades.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Logística de las Fuerzas Militares (2021). *Plan de trabajo de seguridad vial 2021. Decreto 2851 de 2013. Resolución 1565 de 2014.*
<https://www.agencialogistica.gov.co/wp-content/uploads/PLAN-SEGURIDAD-VIAL-2021.pdf>.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial y Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2018a). *Boletín Estadístico Meta. Fallecidos y lesionados. Comparativo ene-jun 2017. Serie BTE_MPD_20180016.*
https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Publicaciones/Boletines/Ano-2018/Ano-2018-Departamentales/06-Junio/Boletin_Meta_junio_2018.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial y Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2018b). *Boletín Estadístico Meta. Fallecidos y lesionados. Comparativo ene-nov 2017p -2018p. Serie BTE_MPD_201812016.*
https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Publicaciones/Boletines/Ano-2018/Ano-2018-Departamentales/11-Noviembre/Boletin_Meta_nov_2018.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2019) Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
<https://ansv.gov.co/observatorio/>
- Alcaldía Mayor de Bogotá (s.f.) *Guía paso a paso: Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV. Red Empresarial de Seguridad Vial.*
<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Gu%C3%ADa%20paso%20a%20paso%20para%20elaborar%20el%20PESV.pdf>
- Asamblea Departamental del Meta. (9, diciembre de 2017). Ordenanza 964 de 2017 (09 diciembre de 2017) *Por la cual se adopta la política pública de Seguridad Vial en el departamento del Meta.*
https://devx.meta.gov.co/media/centrodocumentacion/2020/07/17/Pol%C3%ADtica_P%C3%ABblica_Seguridad_Vial_Ordenanza_964_de_2017.pdf
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (10, mayo de 2010). Resolución A/64/255 de 2010. *Mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo.* <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/16/PDF/N0947716.pdf?OpenElement>.

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (31, agosto de 2020). Resolución 74/299 de 2020. *Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo. Decenio de acción para la seguridad vial 2011–2020*. https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf
- Comisión Europea Seguridad Vial. (2007). *Resumen y publicaciones de mejores prácticas de seguridad vial en los estados miembros. Supreme*. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/supreme_0bf1d27fa4.pdf
- Congreso de la República de Colombia. (12, agosto de 2020). Ley 2050 de 2020. *Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito*. Diario Oficial No. 51.404. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=139130
- Congreso de la República de Colombia. (13, septiembre de 2002). Ley 769 de 2002. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 44.932. https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf
- Congreso de la República de Colombia. (16, marzo de 2010). Ley 1383 de 2010. *Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 47.653. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180>
- Congreso de la República de Colombia. (19, diciembre de 2013). Ley 1696 de 2013. *Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas*. Diario Oficial. No. 49.009. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55964>
- Congreso de la República de Colombia. (20, diciembre de 1996). Ley 336 de 1996. *Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Departamento Administrativo de la función pública*. Diario Oficial. No. 42.948. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=346
- Congreso de la República de Colombia. (29, diciembre de 2011). Ley 1503 de 2011. *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 48.298. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>
- Congreso de la República de Colombia. (5, julio de 2012). Ley 1548 de 2012. *Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y*

- reincidencia y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial No. 48.482.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=48240>
- Contraloría General de la República. (2014). *Seguridad vial. Política pública de seguridad vial. Especial Vigilancia y Seguimiento. Cuaderno Nro. 18.*
<https://observatoriofiscal.contraloria.gov.co/Publicaciones/Politica%20Publica%20de%20Seguridad%20Vial%20Especial%20Vigilancia%20y%20Seguimiento%202010-2014.pdf>
- Departamento Administrativo de la Función Pública (2021). *Política Integral de Seguridad Vial. Proceso Gestión del Talento Humano.*
https://www.funcionpublica.gov.co/documents/34645357/34703234/Politica_integral_seguridad_vial_v1.pdf/e31cb58f-d552-9be0-a5fb-49ee90849ede?t=1642715305391
- Federación Colombiana de Municipios (s.f.). *Registro Único Nacional de Transito (SIMIT). Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por infracciones de tránsito.* <https://fcm.org.co/simit/#/home-public>
- Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (Icontec) (1987). *Norma Técnica Colombiana NTC 1461. Higiene y seguridad y señales de seguridad.*
<http://www.extingman.com/web/descargas/norma-ntc-1461.pdf>
- Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (Icontec) (2012). *Norma Técnica Colombiana NTC 4788-2 Tipología para vehículos de transporte de carga por carretera. parte 2: vehículos para el transporte de carga extra dimensionada y/o extrapesada.* https://www.nuevalegislacion.com/files/susc/cdj/conc/ntc_4788_2_12.pdf
- Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (Icontec) (2014). *ISO 39001:2014. Sistema de Gestión de Seguridad Vial Requisitos con guía para uso.* <https://ecollection-icontec-org.crai-ustadigital.usantotomas.edu.co/normagrid.aspx>
- Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020) *Boletines estadísticos mensuales 2019-2020.* <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales>
- Ministerio de Salud y Protección Social (s.f.). *Colombia potencia la vida. La seguridad vial es un asunto vital de salud.* <https://www.minsalud.gov.co/Regiones/Paginas/-La-seguridad-vial-es-un-asunto-vital-de-salud-p%C3%BAblica.aspx>

- Ministerio de Trabajo y Seguridad Social: (22, mayo de 1979). Resolución 2400 de 1979. *Por la cual se establecen algunas disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad en los establecimientos de trabajo.* https://www.arsura.com/files/resolucion_2400_1979.pdf
- Ministerio de Transporte de Colombia. (06, agosto de 2014). Resolución 2273 de 2014. *Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.* <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11562>
- Ministerio de Transporte de Colombia. (5, abril de 2016). Resolución 1231 de 2016. *Por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los Planes Estratégico de seguridad Vial.* <https://www.aso-cda.org/wp-content/uploads/2017/08/Resolucion-1231-de-2016.pdf>
- Ministerio de Transporte de Colombia. (6, junio de 2014). Resolución 1565 de 2014. *Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.* https://www.arsura.com/files/res1565_14.pdf
- Ministerio de Transporte. (02, julio de 2020). Resolución 7495. *Por la cual se deroga la resolución 1231 de 2016. Por lo cual se adopta el Documento Guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial.* <https://safetya.co/wp-content/uploads/2020/07/resolucion-7495-de-2020.pdf>
- Ministerio de Transporte. (2 marzo de 2010). Resolución 584 de 2010. *Por la cual se dictan unas disposiciones relacionadas en los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002 y con el artículo 18 de la ley 1005 de 2006.* Diario Oficial 47.639. https://sevia.com.co/wp-content/uploads/2017/03/Resolucion_000584_2010.pdf
- Ministerio de Transporte. (20, noviembre de 2020). Resolución 23385 de 2020. *Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, moto triciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones.* <https://safetya.co/normatividad/resolucion-23385-de-2020/>
- Ministerio de Transporte. (30, marzo de 2012). Resolución 1282 de 2012 (30 marzo 2012) *Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.* https://www.ani.gov.co/sites/default/files/resolucion_1282.pdf
- Organización Mundial de la Salud (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.*

<https://contralaviolenciavial.org/uploads/file/PLAN%20DE%20ACCION/PLAN%20MUNDIAL%20PARA%20EL%20DECENIO.pdf>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2013). *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*.

https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/82584/WHO_NMH_VIP12.03_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Presidencia de la República de Colombia. (12, enero de 2017). *Decreto 26 de 2017. Por el cual se reglamenta el Sistema Integrado de Seguridad para la expedición del certificado de aptitud psicofísica previsto en la Ley 1539 de 2012, se adicionan los Decretos 1070 de 2015 y 1079 de 2015, y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 50.114 <https://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=30030240>

Presidencia de la República de Colombia. (12, octubre de 2021). *Decreto 1252 de 2021. 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*. Diario Oficial No. 51825. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=172386

Presidencia de la República de Colombia. (22, septiembre de 2015). *Decreto 1906 de 2015. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial*. Diario Oficial No. 49643. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=63519

Presidencia de la República de Colombia. (26, mayo de 2015). *Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*. Diario Oficial. No. 49523. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62514>

Presidencia de la República de Colombia. (27, noviembre de 2015). *Decreto 2297 de 2015. Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo*. Presidencia de la Republica. Diario Oficial No. 49709. <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/politicas-y-lineamientos/biblioteca->

virtual/decretos/decreto-unico-reglamentario-sectorial/10805-decreto-2297-del-27-de-noviembre-de-2015/file

Presidencia de la República de Colombia. (30, diciembre de 2005). *Decreto 4746 de 2005. Por el cual se fusiona el Fondo Rotatorio de la Armada Nacional y el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana en el Fondo Rotatorio del Ejército Nacional, y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial No. 46.137. https://www.redjurista.com/Documents/decreto_4746_de_2005_presidencia_de_la_republica.aspx#/

Presidencia de la República de Colombia. (6, diciembre de 2013). *Decreto 2851 de 2013. Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial No. 48996. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=55853

ANEXOS

- Anexo A. Cuestionario diagnóstico de cumplimiento del PESV
- Anexo B. Formulación del PESV
- Anexo C. Acta y resolución de creación de Comité de Seguridad Vial
- Anexo D. Evaluación aplicada
- Anexo E. Indicadores
- Anexo F. Resolución 1231 de 2016
- Anexo G. Documentación del PESV
- Anexo H. Manual de funciones
- Anexo I. Guía para la realización de exámenes médicos GTH-GU-06
- Anexo J. Plan de capacitación 2020-2021
- Anexo K. Base de datos de conductores
- Anexo L. Reporte de comparendos
- Anexo M. Política de Alcohol y Drogas
- Anexo N. Circular de políticas del PESV
- Anexo Ñ. Hoja de vida de vehículos
- Anexo O. Cronograma de plan de mantenimiento
- Anexo P. Contrato de mantenimiento de vehículos
- Anexo Q. Señalización de rutas internas
- Anexo R. Rutograma
- Anexo S. Protocolo de atención de víctimas
- Anexo T. Formato ARL de investigación de accidentes laborales
- Anexo U. Correlación de Resolución 1565 de 2014 e ISO 39001:2014
- Anexo V. Lista de evaluación de cumplimiento del PESV.