

MEMORANDO

Para: CESAR ANDRES RESTREPO FLOREZ
DESPACHO SECRETARIO DE SEGURIDAD

De: OFICINA DE CONTROL INTERNO

Asunto: INFORME DE SEGUIMIENTO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV EN LA ENTIDAD - 2024

Respetado Doctor Restrepo:

La Oficina de Control Interno en el marco de las funciones establecidas en la ley 87 de 1993, el Decreto 648 de 2017 y de conformidad con lo establecido en el Plan Anual de Auditoría vigencia 2024, se permite remitir el resultado derivado del ejercicio de seguimiento a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y normatividad asociada para la presente vigencia.

Es importante informar que, de acuerdo con los resultados obtenidos en este seguimiento, se generaron tres (3) observaciones de auditoría, por tal motivo, corresponde a la dependencia con el actual liderazgo del PESV, realice la formulación de las acciones que subsanen los temas identificados, de acuerdo con lo estipulado en el procedimiento PD-SM-4 Procedimiento Planes de Mejoramiento Interno, permitiéndonos aclarar también que para esta formulación de acciones, si la dependencia lo estima conveniente debe involucrar a otras dependencias para lograr efectividad esperada en las mencionadas acciones.

Quedamos a la disposición de aclarar cualquier duda que surja en referencia al proceso de seguimiento.

Cordialmente,



PEDRO PABLO SALGUERO LIZARAZO
JEFE DE OFICINA CONTROL INTERNO (E)

c.c.e.: RAFAEL MAURICIO SOPO SOLANO-DIRECCION DE RECURSOS FISICOS Y GESTION DOCUMENTAL
JULIO CESAR CASTELLANOS REYES-DIRECCION DE BIENES PARA LA SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y ACCESO A LA JUSTICIA
JAVIER ALBERTO JIMENEZ VALDERRAMA-DIRECCION DE GESTION HUMANA
Anexos: 1



Elaboró: DIEGO ALEXANDER URAZAN FRANCO-OFICINA DE CONTROL INTERNO
Revisó: DIEGO ALEXANDER URAZAN FRANCO-OFICINA DE CONTROL INTERNO |
Aprobó: PEDRO PABLO SALGUERO LIZARAZO-OFICINA DE CONTROL INTERNO



**Informe final de seguimiento respecto a la
implementación y cumplimiento del Plan
Estratégico de Seguridad Vial - PESV y
normatividad asociada**

2024

Oficina de Control Interno



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD, CONVIVENCIA
Y JUSTICIA



1. OBJETIVO

Establecer el nivel de implementación del plan de seguridad vial - PESV en la entidad y el grado de cumplimiento de las conductas relacionadas con el código nacional de tránsito en la Entidad, enmarcadas la resolución número 20223040040595 emitida por el Ministerio de Transporte y la normatividad distrital vigente.

2. ALCANCE

El proceso de seguimiento se enmarca a todo el parque automotor de la entidad, así como el personal de planta y contrato asociado o vinculado, encargados de la conducción de vehículos automotores. Finalmente, el periodo evaluado comprenderá las siguientes fechas 30/06/2023 a 31/04/2024, así como la actualización del PESV en las vigencias 2023 y 2024.

3. NORMATIVIDAD

- Ω Resolución número 20223040040595 de 2022 Ministerio de Transporte: Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
- Ω Directiva 11 de 2013 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.: Directrices para prevenir conductas irregulares relacionadas con el incumplimiento del código nacional de tránsito, decretos y resoluciones de tránsito y transporte por parte de los conductores de vehículos asignados a las entidades centralizadas y descentralizadas del distrito capital.
- Ω Circular 047 de 2017 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.: Contravenciones de tránsito - parque automotor vehículos oficiales del distrito capital.

4. METODOLOGIA

Sobre el presente informe de seguimiento se aplicaron las siguientes técnicas de auditoría:

- Ψ Revisión de normatividad asociada.
- Ψ Requerimiento de información a las dependencias líder del PESV.
- Ψ Validación, análisis y cotejo de información suministrada.
- Ψ Entrevistas.
- Ψ Consulta en páginas web.

5. RESULTADOS DEL SEGUIMIENTO

6.1. Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV en la Secretaría:

El Ministerio de Transporte en el año 2022 emitió la resolución 20223040040595 “*por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*”, complementado con el anexo que describe 24 pasos para todas las fases tales como planificación, implementación, seguimiento y mejora continua del PESV. Así las cosas, el equipo auditor, procedió a validar principalmente con el líder del plan actualmente nombrado en la entidad para establecer el grado de cumplimiento, a través de los diferentes técnicas y métodos de auditoría, para obtener los siguientes resultados:

6.1.1. Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV

Con relación a este paso, fue mencionado en entrevista con el profesional universitario encargado del PESV que, se le hizo nombramiento vía correo electrónico por parte de la Dirección de Gestión Humana, designándolo como responsable de la planificación e implementación del sistema. Ante esta situación, el anexo menciona que “*El nivel directivo debe designar una persona con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial, para que lidere el diseño e implementación del PESV*”; ante lo descrito, se está cumpliendo con el nombramiento de un líder para el sistema, pero resaltando que dentro de las funciones del profesional universitario no se contempla tal responsabilidad y adicional no cuenta con poder de decisión.

Ante lo descrito, se sugiere sea reevaluado y validado la función de líder del PESV.

En otra medida, dentro del documento borrador titulado: PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL SECRETARIA DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA - DOCUMENTO TECNICO, se presenta el numeral 5.7 Vehículos al servicio de la entidad, donde describe que el parque automotor de la entidad está compuesto por 31 vehículos, así las cosas, se clasifica en nivel básico de acuerdo con el tamaño; esta cuestión fue expuesta en el informe de auditoría 166/2023 emitido por la Contraloría de Bogotá donde se informa como ultima respuesta en relación al hallazgo 7.1.3. “*Artículo 12. Modificado por el Decreto número 2106 de 2019, artículo 110. Diseño, implementación y verificación del Plan estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)*”, es decir, que los vehículos al estar en comodato no deja de ser propiedad de la SDSCJ, ya que el comodato en un contrato traslativo de uso, este no transfiere el título de propiedad al comodatario, por esta razón los vehículos siguen siendo parte de la flota de la SDSCJ y deberían tener las hojas de vida.”; dado este contexto, los vehículos que se encuentran en condición de comodato con la MEBOG, Brigada 13, Migración Colombia, etc., al ser de propiedad, se incluyen dentro del parque automotor y por ende clasifica a la entidad en nivel avanzado por el hecho de tener más de 100 unidades en su flota de vehículos.

Para este particular, se propone desplegar todas las estrategias y actividades relacionadas con el PESV a la totalidad de vehículos que son propiedad de la entidad, teniendo en cuenta que para los casos que aplique es posible la articulación con planes estratégicos de seguridad vial de otras entidades y/o agencias.

6.1.2. Paso 2. Comité de Seguridad Vial.

En la entidad, el comité de seguridad vial de la entidad está conformado por el Subsecretario de Gestión Institucional, el Director de Gestión Humana, el Director de Recursos Físicos y Gestión Documental y el Subsecretario de Inversiones y Fortalecimiento de Capacidades Operativas, cumpliendo con lo descrito en la norma, la cual determina que este comité debe estar compuesto por mínimo 3 personas con poder de decisión.

El numeral f de este paso indica: *“revisar el PESV una vez por trimestre y documentar el seguimiento”*; para esto, el equipo auditor valida los soportes entregados por la dependencia responsable, evidenciando actas en el marco del COPASST del sistema de seguridad y salud en el trabajo correspondientes a los meses de agosto, septiembre y noviembre de 2023. La Observación de auditoría se orienta en dos sentidos, el primero respecto a que no se remiten soportes del comité correspondientes al primer semestre de 2023 y en segunda instancia al validar el acta de agosto 2023, no se observa la participación de los Subsecretarios de gestión institucional y Subsecretario de Inversiones y Fortalecimiento de Capacidades Operativas quienes son miembros del comité PESV.

Con relación al comité PESV, se indica la importancia de la frecuencia de realización de los comités PESV contando con la participación de todos los miembros nombrados y atendiendo todos los temas que corresponden y se relacionan con este.

6.1.3. Paso 3. Política de seguridad vial de la organización.

A través de la resolución interna 4121 de 2023 VERIFICAR, el despacho de la entidad oficializa y adopta el PESV cumpliendo con lo determinado en el paso 3; no obstante a lo dicho, la observación se genera en relación a que la mencionada resolución no describe la asignación de recursos, informando que el paso 3 describe puntualmente que *“La política de seguridad vial es el documento en el que el nivel directivo de la organización se compromete a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV”*

De acuerdo con lo expuesto, se insta a validar y generar acciones necesarias con respecto a lo descrito en el paso 3 en temas tales como compromisos, documentación, adecuación y revisión.

6.1.4. Paso 4. Liderazgo, Compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.

El nivel directivo de la entidad ha demostrado liderazgo, compromiso y responsabilidad con el PESV por medio de la definición de la política a través de resolución interna, sin embargo el paso 4 relaciona 8 ítems respecto al liderazgo, mencionando que el literal h describe la participación en una reunión del comité de seguridad vial por lo menos una vez al año con el fin de revisar los resultados de cada una de las fases del PESV; es por ello que se presenta la observación respecto a que en la vigencia 2023 y lo corrido de 2024, no se ha contado con la participación del despacho, permitiéndonos

recomendar la importancia de vincular a una de las sesiones del comité PESV al representante legal o a quien este delegue en la presente y subsiguientes vigencias.

6.1.5. Paso 5. Diagnóstico.

La fase de diagnóstico indica que al menos se debe conocer:

- a. Cantidad de sedes, servicios que presta la organización.
- b. Lista de contratistas.
- c. lista de colaboradores de la organización.
- d. Lista de vehículos automotores y no automotores propios de la organización.
- e. lista de rutas frecuentes en los desplazamientos laborales.
- f. número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales.

Para este ítem, el responsable del PESV presenta como soportes la solicitud de aplicación y resultados de la encuesta de seguridad vial, no obstante, el diagnóstico no está documentado, por ello, se recomienda, dar prioridad a este aspecto y formalizarlo a través del documento correspondiente, alineándolo con los atributos de información que el paso 5 define.

6.1.6. Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos.

EL responsable del PESV en la Secretaría, comparte como soportes de este paso matrices de peligro y valoración de riesgos por cada sede y/o equipamientos, las cuales fueron construidas en el marco del SST; estas matrices están bajo formatos de la ARL Positiva. Dentro de las matrices se tiene catalogado un peligro titulado: “*Movilización en vehículos de la entidad o desplazamientos para el cumplimiento de sus funciones fuera de las instalaciones*”, con su respectiva identificación, análisis de riesgo, valoración de riesgo y tratamiento de riesgos; si bien se está cumpliendo con los aspectos base que debe tener este paso, no se han identificado riesgos puntuales frente a entornos próximos a la entidad y trayectos en itinere con alcance a la comunidad de la entidad.

Complementariamente y a manera de ejemplo se menciona que para la identificación de riesgos el anexo indica que se deben contemplar a todos los actores viales que realizan desplazamientos laborales tales como conductores, motociclistas, ciclistas y peatones, tema que no se incluye dentro de las matrices de riesgos anteriormente mencionadas.

Por lo mencionado, se resalta la importancia de ejecutar o complementar el análisis de riesgos de seguridad vial tal y como lo describe el paso 6, cumpliendo todos los numerales inmersos y generando la documentación asociada.

6.1.7. Paso 7. Objetivos y metas del PESV.

Los objetivos y metas del PESV se relacionan en el documento técnico borrador que se está trabajando en la vigencia 2024 en la entidad, no obstante, el mencionado documento no se ha culminado, aprobado ni oficializado formalmente y por ende continua con el no cumplimiento de lo descrito en el anexo. Por esto, la Oficina de Control Interno avisa respecto a la importancia de culminar lo estipulado en este paso, puesto que se encuentra directamente relacionados con la política, los riesgos y el plan anual de trabajo.

6.1.8. Paso 8. Programa de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.

El paso 8 menciona que como mínimo el plan estratégico de seguridad vial debe generar y contener los siguientes programas:

- Programa de gestión de velocidad segura.
- Programa de prevención de la fatiga.
- Programa de prevención de la distracción.
- Programa de cero tolerancia a la conducción bajo los efectos de alcohol y sustancias psicoactivas.
- Programa para la protección de actores viales vulnerables.

El responsable del PESV , entrega dentro de las evidencias documentales 3 archivos con datos recopilados como estrategias de monitoreo para horas de conducción, distancia diaria y datos por placa, ahora bien, tal como lo describe el paso 8 respecto a los programas, no se ha generado documentación de los programas listados anteriormente, de allí el incumplimiento, y es por esto que se insta al responsable del plan estratégico de seguridad vial en la entidad, se proceda con la elaboración e implementación de los planes con las documentación que se derive de cada uno de estos, estimando también la actualización anual que los programas deben tener.

6.1.9. Paso 9. Plan anual de trabajo.

En referencia al paso 9, el responsable del PESV relaciona como soporte el documento titulado: AUTOEVALUCIÓN PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VÍAL AÑO 2023, en este documento se relacionan todos los pasos de implementación del plan y catalogándolo si está o no cumplido, reflejando como resultado un porcentaje global de cumplimiento en un 40.9%. Al preguntar por este documento, fue informado al equipo auditor que este no se ha creado para la vigencia 2024, razón por la cual se expresa la observación de auditoría respecto al paso 9, a lo cual se recomienda de manera prioritaria proceder con la construcción del plan anual de trabajo contemplando objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades, como se define en el anexo de la resolución.

6.1.10. Paso 10. Competencia en plan anual de formación.

Dentro de las evidencias entregadas al equipo auditor con referencia al cumplimiento del paso 10 del plan, se observa matriz De conocimiento y competencias en la cual se analizan los siguientes roles:

- ✓ Investigadores Internos de Accidentes de trabajo.
- ✓ Coordinador Vial.
- ✓ Conductor.
- ✓ Comité de Seguridad Vial.
- ✓ Líder PESV.
- ✓ Brigadista.

Como tal el paso 10 del anexo menciona que al menos se debe documentar la competencia de los siguientes cargos y roles:

- Líder del diseño e implementación del PESV.
- Miembros del comité de seguridad vial.
- Capacitadores en seguridad vial.
- Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales.
- Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
- Auditores de seguridad vial.
- Brigadista vial.
- Investigadores internos de siniestros viales.
- Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.

De acuerdo con lo descrito anteriormente, se presenta observación de auditoría por la falta de completitud en la catalogación de los roles requeridos por el paso 10, y adicionalmente no se evidencian soportes relacionados con el plan anual de formación.

Una vez expresados estos dos aspectos que describe el paso 10 (competencia y formación), La Oficina de Control Interno recomienda lo indicado en el anexo, consistente en el establecimiento dentro de los lineamientos generales de sensibilización y capacitación, incluyendo la definición del plan anual de formación.

Y como aspecto final, establecer la competencia de seguridad vial de todos los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la entidad y para todos los cargos/ roles listados anteriormente.

6.1.11. Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro.

No se encuentra documentado el procedimiento que establezca los requisitos de contratación de seguridad vial, funciones y responsabilidades de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales, el cual debe contener como mínimo:

- a) El reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales.
- b) la participación en capacitaciones de seguridad vial.
- c) el compromiso de los colaboradores de la organización en cumplir la legislación y los lineamientos de la seguridad vial de la entidad.
- d) el reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud.

Por otro lado, debe contener la evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, al menos una (1) vez al año, que contempla como mínimo:

- a) Siniestros viales en el periodo evaluado. en los que se han visto involucrados colaboradores de la organización.
- b) Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por colaboradores de la organización.

- c) Quejas durante el periodo de evaluado relacionadas con los comportamientos de los colaboradores que pongan en riesgo Su seguridad vial o la de los demás Miembros de la entidad o de otros actores viales.
- d) Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado.

Así mismo, se debe documentar una estrategia para promover la formación de hábitos y conductas seguras en la vía por parte de todos los colaboradores de la entidad.

Por lo anterior, la Oficina de Control Interno recomienda diseñar e implementar lo indicado en el paso 11.

6.1.12. Paso 12. El plan de Preparación y respuesta ante emergencias viales.

La entidad cuenta con el documento técnico plan maestro de atención y respuesta a emergencias, en el cual se incluye el numeral 11.3.8 titulado Procedimientos operativos normalizados en emergencias viales conteniendo los procedimientos para Siniestro vial/atención a víctimas, choque o colisión e incendio del vehículo, sin embargo y de acuerdo con lo estipulado por el paso 12 del anexo, el plan de preparación y respuesta ante emergencias viales como mínimo deben contener lo siguiente entre otros:

- Reporte de siniestros viales.
- Funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización.
- Número único de emergencias.
- Centros de atención médica.
- Protocolos que deben realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización
- Capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial.
- Realización de simulacros.

De acuerdo con lo expresado, se recomienda sea complementado dentro del documento plan maestro de emergencias, el tema de preparación y respuesta ante emergencias viales, tal y como lo determina el paso 12 del anexo. De igual manera validar la incorporación de este documento al SIG – Sistema Integrado de Gestión de la entidad, ya que actualmente se tiene el documento asesorado por la ARL Positiva-SYSO y emitido en el mes de Julio de 2023.

6.1.13. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales.

La entidad remite procedimiento Investigación de Incidente, Accidente de Trabajo y Enfermedad Laboral PD-GH-3; si bien el tema se puede articular tal y como lo menciona el paso 13 así: “*respecto de la investigación de incidentes o accidentes de trabajo requerida en el SGSST y la investigación interna de siniestros viales del PESV es posible su articulación en algunas etapas de la investigación como en el reporte registro y divulgación mientras que en las etapas de investigación y análisis no es posible dicha articulación debido a la diferencia de las variables del riesgo dinámico*”, dentro del documento no se relaciona la información respecto a la investigación de siniestros viales de manera puntual, por tal motivo se presenta la observación de auditoría. Frente a esto nos permitimos sugerir se determinen las acciones necesarias por parte del responsable PESV, para garantizar el

cumplimiento de lo descrito en el paso 13, dentro de las cuales se puede contemplar la actualización del procedimiento donde se especifique el asunto de siniestros viales o detallarlo dentro del documento maestro del PESV.

6.1.14. Paso 14. Vías seguras administradas por la organización.

La entidad frente a este paso no relaciona documentación o soportes de cumplimiento donde se haya ejecutado la identificación de zonas de conflicto de tránsito y los respectivos planes de acción para el control de riesgos, así mismo, no se cuenta con documentación de los siniestros viales ocasionados en estas zonas y que hayan afectado a los colaboradores. Por este motivo, se orienta frente a la elaboración del instrumento mencionado en el paso 14.

6.1.15. Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales.

Si bien, la entidad realiza monitoreo de los desplazamientos laborales de los colaboradores que realizan la actividad de conducción, a través de archivos Excel en las que se identifica placa del vehículo, fecha y horas de inicio y finalización, recorrido en KM, tiempo en movimiento y tiempo de estacionamiento; dentro de los soportes remitidos al equipo auditor, no se evidencian los siguientes datos que son requisitos mínimos establecidos en el anexo de la resolución objeto de estudio, para este paso:

- Tiempo de antelación con el que se planifica el recorrido.
- Requisitos para el inicio del viaje.
- Velocidades seguras en los desplazamientos laborales.
- Requisitos de seguridad vial para conductores y vehículos.
- Documentación que deben reportar y los registros que deben diligenciar los colaboradores.
- Condiciones de los sitios de parada segura.
- Requisitos para la finalización del viaje.
- Capacitaciones a los colaboradores de la entidad, principalmente en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.

Por lo anterior, la Oficina de Control Interno insta a revisar y complementar la documentación, según lo señalado en el paso 15.

6.1.16. Paso 16. Inspección de vehículos y equipos.

En relación con este paso, la entidad envió al equipo auditor una base de datos con la caracterización de los vehículos asignados a las dependencias de la SDSCJ, aunque en este documento no se evidenció el procedimiento, ni el mecanismo para registrar la inspección preoperacional diaria de los vehículos automotores y no automotores al servicio de la entidad, de acuerdo con lo orientado en el paso 16. En cuanto al procedimiento, debe contener como mínimo:

- ✓ Los responsables de realizar la inspección preoperacional y el control de las inspecciones; y criterios y condiciones de conservación de los registros de las inspecciones preoperacionales realizadas en el último año.

Acerca del mecanismo de registro de la inspección preoperacional diaria, debe contener mínimo:

- ✓ Lista de chequeo que permita verificar la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento de vehículo, su estado y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes.

Los principales elementos que se deben inspeccionar son:

- Documentos del vehículo y del conductor: licencia de tránsito, SOAT, revisión técnico-mecánica, licencia de conducción y cédula de ciudadanía.
- Luces.
- Llantas.
- Fluidos.
- Cinturones de seguridad.
- Limpia brisas.
- Espejos.
- Equipo de prevención y seguridad.
- Casco (motocicletas).

Conforme a los aspectos ya expuestos, la Oficina de Control Interno sugiere definir los procedimientos y mecanismos enunciados en el anexo.

6.1.17. Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos, seguros y equipos.

La entidad comparte al equipo auditor los reportes de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos a su cargo, mencionando en primera instancia que no se remite la información de los vehículos entregados en comodato a las agencias de seguridad y como segunda medida, no se evidencia información de hoja de vida con datos tales como el historial de adquisición, responsables de la ejecución de las reparaciones y/o mantenimientos, incluyendo los equipos y repuestos utilizados. En el mismo sentido, con relación a los vehículos no automotores, no se recibió documentación alusiva.

Sustentado lo anterior, se propone que el líder del PESV conjuntamente con las dependencias relacionadas, atiendan con acciones y /o actividades de manera puntual a lo enunciado en el paso 17.

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

La entidad no remitió soportes en referencia con este paso; como tal, este menciona sobre la disponibilidad de un procedimiento para evaluar los impactos que puedan generar cambios externos e internos en la seguridad vial. Dentro de los cambios se puede contemplar: nuevas rutas, nuevas tecnologías para vehículos, nueva legislación, nuevos clientes, nuevos productos o servicios, entre otros.

Respecto de la gestión de contratistas, la entidad no aportó documentación que soporte la implementación de acciones de sus contratistas o terceros, que garanticen la gestión de la seguridad vial.

Debido a lo anterior, se recomienda poner en marcha la aplicación de la documentación implícita en la gestión del cambio y gestión de contratistas, en concordancia con lo dispuesto en el anexo.

6.1.19. Paso 19. Archivo y retención documental.

Acorde con lo establecido en el paso 19, acerca de disponer de un procedimiento que permita el control y la actualización de la documentación y su retención documental, que fundamente la implementación del PESV, asegurando su legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o pérdida. La entidad, así como manejar adecuadamente los datos personales, teniendo en cuenta la Ley 1581 de 2012; la entidad no referenció soportes o evidencias de la implementación de estas actividades. Por esta causa, se hace un llamado a instaurar el procedimiento planteado en este paso.

6.1.20. Paso 20. Indicadores y reportes de autogestión PESV.

La fase de seguimiento propia dentro de las actividades de la entidad, la medición de los indicadores y reporte de autogestión, que esboza en el punto 20 la definición de un protocolo que permita realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación de la gestión de la seguridad vial, a través de indicadores relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, determinando como indicadores mínimos los siguientes:

- Tasa de siniestros viales por nivel de pérdida.
- Costos siniestros viales por nivel de pérdida.
- Riesgos de seguridad vial identificados y gestión de riesgos viales.
- Cumplimiento metas PESV.
- Cumplimiento de actividades plan anual PESV.
- % Exceso de jornadas laborales conductores.
- Cobertura programa de gestión velocidad empresarial.
- Excesos límite de velocidad laboral.
- Inspecciones diarias preoperacionales.
- Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos.
- Cumplimiento plan de formación en seguridad vial.
- Cobertura plan de formación en seguridad vial.
- No conformidades auditorías cerradas.

Igualmente, la entidad debe realizar un reporte anual de autogestión, por los medios que disponga la entidad verificadora correspondiente, en el que debe presentar los resultados de la medición y análisis de los indicadores fijados. Estos se pueden articular con el SG-SST, manejando actas que documenten el análisis de los indicadores y presentando un informe semestral al nivel directivo sobre los resultados del PESV.

En la verificación de las evidencias compartidas por la entidad, para este paso, no se encontró documentación relacionada, pero en el proyecto de documento PESV en revisión, se definieron indicadores clasificados como de implementación, gestión e información, no obstante, se deben revisar y ajustar según la estructura básica mostrada en el anexo. Dicho esto, se recomienda definir y aplicar el protocolo y reporte mencionados en el anexo.

6.1.21. Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales.

Con respecto a la documentación relacionada con los siniestros viales acontecidos en la entidad, no se evidencian registros ni soportes, lo cual imposibilita definir una estadística que permita analizar las opciones para prevenirlos o reducirlos, por tal motivo y de acuerdo con las características y especificaciones que componen el paso 20, se sugiere sean adoptadas estas prácticas y actividades descritas con el fin de obtener los datos frente a siniestros viales y su tratamiento

6.1.22. Paso 22. Auditoría anual.

En el proceso de formulación del Plan Anual de Auditoría vigencia 2023, la Oficina de Control Interno no recibió solicitud para incluir en las actividades la evaluación del PESV, sin embargo, en el Plan Anual de auditoría 2024 la OCI incluyó este seguimiento, por lo anterior se recomienda ser tenido en cuenta este aspecto realizando la solicitud de inclusión de la auditoría en el PAA de la vigencia subsiguiente.

6.1.23. Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas.

La entidad estableció acciones correctivas para la actualización del documento PESV vigencia 2024; el proceso está bajo monitoreo y seguimiento a través de un plan de mejoramiento institucional, derivado del hallazgo 7.1.3 titulado “Hallazgo Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria, por no tener vigente el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Entidad”, cuyo plazo final se acordó para el 30/08/2024.

6.1.24. Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación.

El profesional universitario que lidera el PESV indica en la entrevista que, si bien dentro de la planeación que se realizó a través de una matriz interna de SG-SST, se tiene estipulado comunicar y promover la participación de los colaboradores en el PESV (fila 19 del archivo Excel), no se tiene documentación de la aplicación de los mecanismos de comunicación, o de actividades relacionadas. Por lo informado se recomienda, establecer el detalle de las actividades que el paso describe frente a comunicación.

Por lo informado y una vez culminada la validación de los 24 pasos del anexo y en aras de optimizar el desarrollo de la formulación del plan de mejoramiento correspondiente, se presenta de manera integral la siguiente observación de auditoría:

Observación N° 01: Incumplimiento de pasos que relaciona el anexo de la resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte con relación al Plan de Seguridad Vial - PESV.

Durante el ejercicio de seguimiento llevado a cabo en la SDSCJ, en el cual se evaluó y constató la implementación y el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV, se identificaron situaciones de no conformidad que incumplen lo establecido en los 24 pasos del anexo de la resolución número 20223040040595 del 12 de julio de 2022, emitida por el Ministerio de Transporte, titulada “Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”, generando riesgos no solo a

nivel de pronunciamientos por parte de entes de control y/o entidades relacionadas del ámbito nacional, sino que también se presentan riesgos de afectaciones físicas del personal, principalmente los relacionados con la conducción de vehículos automotores.

6.2. Directiva 011 de 2013:

Dentro del seguimiento estimado en relación a vehículos, la Oficina de Control Interno también evaluó el cumplimiento de la Directiva 011 de 2013 emitida por la Alcaldía Mayor de Bogotá la cual tiene como asunto: DIRECTRICES PARA PREVENIR CONDUCTAS IRREGULARES RELACIONADAS CON EL INCUMPLIMIENTO DEL CODIGO NACIONAL DE TRANSITO, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE POR PARTE DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS ASIGNADOS A LAS ENTIDADES CENTRALIZADAS Y DESCENTRALIZADAS DEL DISTRITO CAPITAL. Frente a este aspecto informamos la siguiente observación:

Observación N°2: Inobservancia de lo establecido en el numeral 1 de la Directiva 011 de 2013 en referencia al reporte que se debe remitir a la Secretaría de Movilidad:

En el memorando de apertura del presente seguimiento, se realiza el siguiente requerimiento: *“Reporte de inventarios del parque automotor remitidos a la Secretaría Distrital de Movilidad en las vigencias 2023 y 2024 con los correspondientes adjuntos en cumplimiento de las normas anteriormente mencionadas. (remitir números de radicado)”*. Como respuesta, las dependencias responsables informan que: *“La Dirección de Bienes informa que: “No se tiene conocimiento de estos reportes, los vehículos en comodato se entregan a las agencias y las mismas tienen como obligación cumplir las normas en materia de Seguridad vial”*.

Por otra parte, la Dirección de Recursos Físicos y Gestión Documental adjunta la información de los vehículos de funcionamiento al servicio de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, pero no se evidencian los reportes que se exigen normativamente.” por lo descrito, la entidad no ha atendido lo estipulado a lo descrito en el numeral 1 de la Directiva, quien describe que: *“Los organismos y entidades del sector central y descentralizado deberán realizar inventarios cada seis (6) meses del parque automotor de cada una de ellas, los cuales tienen que ser enviados a la Secretaria Distrital de Movilidad”*. Ante esta situación, se advierte sobre riesgos tales como emisión de informes por parte de entes de control, desorden administrativo y daño antijurídico.

Desde esta Oficina, se recomienda, generar las acciones necesarias y conjuntas a nivel de la entidad, con el fin de atender lo requerido por la Directiva 011 de 2013 para todo el parque automotor de propiedad de la Secretaría, incluyendo temas tales como las estrategias de monitoreo y seguimiento mensual (numeral 2 de la Directiva) y temas de capacitación y sensibilización (numeral 3 de la Directiva).

6.3. Circular 047 de 2017:

Como criterio final de validación, el equipo auditor validó el cumplimiento de la Circular 047 de 2017, al igual, emitida por la Alcaldía Mayor de Bogotá, quien define como asunto: CONTRAVENCIONES DE TRANSITO - PARQUE AUTOMOTOR VEHÍCULOS OFICIALES DEL DISTRITO CAPITAL. Presentando como resultado lo siguiente:

Observación N° 3: Vehículos de la Secretaría con comparendo vigente / activo, incumpliendo lo establecido en la circular 047 de 2011:

Frente al cumplimiento de la Circular 047 de 2017, el equipo auditor validó si los vehículos de la SDSCJ reportados en la respuesta al memorando de apertura del presente seguimiento, cuentan o no con comparendos en la plataforma SIMIT (<https://fcm.org.co/simit/#/home-public>), obteniendo como resultado:

Placa	Comparendo en plataforma	Numero Comparendo	Fecha de comparendo
LHE04F	Si	11001000000037848010	18/05/2023
OBI084	Si	11001000000035479072	22/11/2022
JDW785	Si	11001000000039219388	06/09/2023

Tabla N°1 Elaboración Propia – Vehículos con comparendos vigentes - Fuente: Información remitida por el líder PESV

La anterior tabla presenta datos que sustentan el incumplimiento de lo descrito en la Circular así: *“Será responsabilidad de las dependencias competentes del parque automotor de las entidades identificadas con el NIT 899.999.061-9 de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. velar porque los vehículos automotores a su cargo se encuentren a paz y salvo por concepto de órdenes de comparendos y su omisión puede derivar en posibles faltas disciplinarias.”.*

De otra parte, la circular 047 menciona que : *“se recuerda la importancia de establecer en los manuales y procedimientos de las entidades del Distrito Capital, las funciones y responsabilidades de los servidores públicos que tienen a su cargo la actividad de conducir, toda vez que, serán ellos los llamados a cumplir directamente con las normas de tránsito y transporte y acudir ante la Secretaria Distrital de Movilidad para ejercer el derecho a la defensa y contradicción de las órdenes de comparendo que le sean notificadas y que dieran lugar a controversias”.* Respecto a este aspecto, las dependencias responsables indican que: *La Dirección de Recursos Físicos y Gestión Documental informa que: “Se incluye documentos como:*

- *Estudios previos de los conductores contratistas, donde se incluye la obligación No. 6. Realizar el seguimiento mensual al estado de sus multas y comparendos. En caso de tener multas o comparendos, el contratista en el término de un (1) mes debe realizar las gestiones correspondientes para presentar el paz y salvo respectivo.*
- *Informes de ejecución de contrato de conductores contratistas donde se certifica el cumplimiento de la obligación”.*

Lo anterior indica la existencia de lineamientos sin tener definidos los que aplican para los vehículos que se encuentran bajo contrato de comodato. Adicional, se informa que no se evidencian elementos asociados al SIG de la entidad, mencionando algunos tales como, procedimientos, manuales, instructivos, entre otros, relacionados con el cumplimiento de las normas de tránsito y la actividad de conducir, tal como lo indica la Circular.

Finalmente, se anuncia que el no cumplir con los requisitos normativos, repercute en riesgos con impacto económico y faltas disciplinarias, para lo cual se sugiere establecer mecanismos y controles con algo grado de efectividad frente al tema de comparendos que se le pueden imponer a los vehículos de la entidad.

6. CONCLUSIONES

Para un adecuado diseño, implementación y verificación del PESV en la Secretaría, se requiere un enfoque integral y cooperación de las diferentes instancias. El compromiso de la Alta Dirección, junto con la participación de todos los colaboradores, contratistas y terceros, es fundamental y factor crítico de éxito para lograr lo esperado.

Ahora bien, al terminar de ejecutar el seguimiento por parte de la Oficina de Control Interno, se concluye lo siguiente:

- ✚ Existe un liderazgo para el plan estratégico de seguridad vial, el cual se encuentra coordinado por la Dirección de Gestión Humana, no obstante, se requiere una articulación con las demás dependencias que se encuentran relacionadas con el manejo y administración del parque automotor, tales como la Dirección de Recursos Físicos y Gestión Documental y la Dirección de Bienes y también es necesario realizar articulación con las entidades de seguridad a las cuales se les ha entregado vehículos en calidad de comodato y de los que se requiere obtener los datos e información alusiva, para cumplir a cabalidad con la normatividad relacionada en este informe de seguimiento.
- ✚ No se cuenta con la totalidad de la información de los vehículos de la entidad en cuanto a comparendos, recorridos, mantenimientos, entre otros temas, lo cual es el insumo base para la construcciones e implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial eficaz y eficiente, que atiende lo requerido por las normas.
- ✚ Se resalta también que este aspecto fue presentado y glosado en informe por parte de la Contraloría de Bogotá en el mes de diciembre de 2023, bajo la auditoria 166 de 2023, en el que ratificaron una observación frente a que la entidad no actualizó el PESV y adicional a la falta de información y datos de los vehículos que son de propiedad entregados bajo contratos de comodato.

7. RECOMENDACIONES GENERALES

La implementación efectiva del PESV no solo contribuye a la mitigación de los riesgos relacionados con las normas de tránsito mejorando la seguridad de los funcionarios, contratistas y personal adscrito en general, sino que también reforzará el compromiso de la entidad con la responsabilidad social y el bienestar de la ciudad. Es por esto por lo que adicional a las recomendaciones puntuales descritas a lo largo del presente documento, se tengan en cuenta los siguientes aspectos:

- ✓ Ejecutar validaciones, monitoreos y seguimientos frente al estado de implementación del PESV de manera regular.

- ✓ Realizar procesos de capacitación, sensibilización y ejecutar socializaciones a todos los actores, funcionarios, contratistas y externos relacionados.
- ✓ Estimar, catalogar y agendar las periodicidades establecidas para las actividades inmersas dentro del plan tales como reuniones, actualizaciones, emisión y reenvío de reportes, entre otros aspectos.

Elaboró:



Diego Alexander Urazán Franco
Contratista

Apoyó:



Yuri Viviana Bocanegra Barreto
Técnico Administrativo

Revisó y aprobó:



Pedro Pablo Salguero Lizarazo
Jefe Oficina de Control Interno (E)