

## RESOLUCIÓN 1231 DE 2016

(abril 5)

Diario Oficial No. 49.835 de 5 de abril de 2016

### MINISTERIO DE TRANSPORTE

<NOTA DE VIGENCIA: Resolución derogada por la Resolución 7495 de 2020>

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

Resumen de Notas de Vigencia

#### NOTAS DE VIGENCIA:

- Resolución derogada por la Resolución 7495 de 2020, 'por la cual se deroga la Resolución [1231](#) Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial' del Ministerio de Transporte', publicada

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas por el artículo 60 numerales 6.2

#### CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte es la autoridad suprema del sector tránsito, de acuerdo con lo señalado en el artículo 60 numeral 6.2 de la Constitución Política de Colombia.

Que el artículo [12](#) de la Ley 1503 de 2011, ordena a toda entidad, organización o empresa del sector tránsito, en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de unidades, o contrate o administre personal de conductores, a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Que el Decreto 2851 de 2013 dispuso en el parágrafo del artículo 10 que el Ministerio de Transporte, a través de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial.

Que el artículo 11 del Decreto 2851 de 2013, señala que las organizaciones, empresas o entidades públicas y privadas, en el desarrollo de sus Planes Estratégicos, los presentarán ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentren, para su contenido y emitirán observaciones de ajuste a que haya lugar previamente al concepto de aprobación.

Que el parágrafo 3o del artículo citado en el párrafo precedente, dispuso que las condiciones en las que deberá efectuarse el control y seguimiento, serán establecidas mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte.

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución [1565](#) de 2014, adoptando el documento Guía Metodológica para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Que por lo anterior, se hace necesario adoptar el documento Guía Metodológica para la emisión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, instrumento que desarrolla parámetros técnicos orientados a estándares, para el uso de las autoridades de tránsito por parte de las entidades, empresas y organizaciones públicas y privadas, responsables de elaborar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Que el citado documento contiene un (1) instructivo en texto y una (1) hoja de cálculo para el proceso de obtención por parte de los obligados a la elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Que el proyecto de acto administrativo fue publicado en la página web de la entidad para comentarios.

[8o](#) numeral 8 de la Ley 1437 de 2011.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

**ARTÍCULO 1o. EXPEDICIÓN.** <Resolución derogada por la Resolución 7495 de 2020> Adoptar y emitir las observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la cual hace parte integral del proceso de elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 2o. DEL ALCANCE EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL <Resolución derogada por la Resolución 7495 de 2020>** En el desarrollo del proceso de emisión de observaciones y aval, las autoridades o entidades particulares contenidas en el punto dos (2) “Alcance” del documento anexo.

**ARTÍCULO 3o. MECANISMO DE CALIFICACIÓN.** <Resolución derogada por la Resolución 7495 de 2020> En el desarrollo del proceso de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, dispondrá de un mecanismo de calificación de observaciones y aval, ponderado de acuerdo con los niveles de responsabilidad estimados por el Grupo de Seguridad Vial.

**ARTÍCULO 4o. AJUSTE.** <Resolución derogada por la Resolución 7495 de 2020> Anualmente presenten la Superintendencia de Puertos y Transporte y las autoridades territoriales encargadas del cumplimiento de las exigencias específicas que resulten del análisis de los hechos y accidentes de tránsito en que hubieses formulado los Planes Estratégicos, la Agencia Nacional de Seguridad Vial presentará las propuestas de ajuste y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial adoptada.

**ARTÍCULO 5o. VIGENCIA.** La presente resolución rige a partir de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 5 de abril de 2016.

La Ministra de Transporte,

NATALIA ABELLO VIVES.

GUÍA METODOLÓGICA PARA LA EMISIÓN DE OBSERVACIONES Y AVAL DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL

## TABLA DE CONTENIDO

### INTRODUCCIÓN

#### 1. OBJETIVOS

##### 1.1. Objetivo de los PESV

##### 1.2. Objetivo de la guía

#### 2. ALCANCE

#### 3. DEFINICIONES

#### 4. MARCO NORMATIVO

#### 5. PROCESO DE RECEPCIÓN, REVISIÓN Y AVAL

#### 6. ESTRUCTURA DE CALIFICACIÓN Y PONDERACIÓN

6.1. Pilares de evaluación

6.2. Parámetros de evaluación por pilar

6.3. Puntaje de calificación por parámetro

6.4. Variables por parámetro

6.5. Estructura de ponderación

6.6. Criterios para emisión de Observaciones y/o Aval

## 7. INSTRUMENTO DE CALIFICACIÓN

7.1. Información de la empresa

7.2. Estructura de calificación de los pilares

## 8. CRITERIOS DE EVALUACIÓN

### 8.1. PILAR FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

8.1.1. Variables de evaluación Parámetro OBJETIVOS DEL PESV

8.1.2. Variables de evaluación Parámetro COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

8.1.3. Variables de evaluación Parámetro RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGU

8.1.4. Variables de evaluación Parámetro POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

8.1.5. Variables de evaluación Parámetro DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD V

8.1.6. Variables de evaluación Parámetro DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD V

8.1.7. Variables de evaluación Parámetro DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES

8.1.8. Variables de evaluación Parámetro PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES

8.1.9. Variables de evaluación Parámetro IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL F

8.1.10. Variables de evaluación Parámetro IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL

### 8.2. PILAR – COMPORTAMIENTO HUMANO

8.2.1. Variables de evaluación Parámetro PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTOR

8.2.2. Variables de evaluación Parámetro PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES

8.2.3. Variables de evaluación Parámetro PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDU

8.2.4. Variables de evaluación Parámetro CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

8.2.5. Variables de evaluación Parámetro CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTOR

8.2.6. Variables de evaluación Parámetro POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA

### 8.3. PILAR – VEHÍCULOS SEGUROS

8.3.1. Variables de evaluación Parámetro MANTENIMIENTO PREVENTIVO

8.3.2. Variables de evaluación Parámetro MANTENIMIENTO CORRECTIVO

8.3.3. Variables de evaluación Parámetro CHEQUEO PREOPERACIONAL

### 8.4. PILAR – INFRAESTRUCTURA SEGURA

8.4.1. Variables de evaluación Parámetro RUTAS INTERNAS

8.4.2. Variables de evaluación Parámetro RUTAS EXTERNAS

### 8.5. PILAR – ATENCIÓN A VÍCTIMAS

8.5.1. Variables de evaluación Parámetro ATENCIÓN A VÍCTIMAS

8.5.2. Variables de evaluación Parámetro INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

### 8.6. VALORES AGREGADOS

### 8.7. CONSIDERACIONES FINALES

## 9. ANEXOS

### INTRODUCCIÓN.

La Guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los planes estratégicos de seguridad orientados a estándares, para el uso de las Autoridades de Tránsito, de todo el país, en la verificación públicas y privadas responsables de elaborar y operar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – e

En términos generales contiene los siguientes elementos: una definición del modelo, el cuerpo de la calificación, un instrumento para la presentación de resultados a la empresa.

Así como la responsabilidad de la formulación del PESV recae sobre las entidades, organizaciones de sus actividades posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten, o administren flotas de unidades, o contraten o administren personal de conductores, avalar dichos planes es responsabilidad organización o empresa, (cuando la empresa tiene varias sedes en distintas ciudades o municipios, e Superintendencia de Puertos y Transporte), quienes revisarán técnicamente los contenidos del documento y avalarán o no dichos planes a través de un concepto de aprobación o reprobación, según sea el caso.

### 1. OBJETIVOS.

#### 1.1. OBJETIVO DE LOS PESV.

Definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones de construcción colectiva y participativa, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los involucrados, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento.

#### 1.2. OBJETIVO DE LA GUÍA.

La guía tiene como objetivo, dotar a las Autoridades de tránsito de herramientas técnicas, que permitan la revisión, emisión de observaciones y aval de los PESV, presentados por las empresas u organizaciones.

1565 de 2014.

Así mismo, sirve para facilitar a las entidades, empresas y organizaciones públicas y privadas, que anticipadamente qué tipo de factores, parámetros y variables le serán avalados por las autoridades d

## 2. ALCANCE.

Dada la necesidad de atender la Política Pública de Seguridad Vial, bajo estándares como lo recomienda hacia un modelo que se desarrolle a través de un marco tecnológico, que integre a las entidades, org acciones sobre los cinco pilares establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

El alcance determinado consiste en poner a disposición de las autoridades de tránsito, un instrumen observaciones y expedir aval a los PESV, con la visión de planificación de largo plazo, prevista por pública de seguridad vial.

En el desarrollo del proceso de emisión de observaciones y aval, las autoridades a cargo de tales act siguientes condiciones particulares:

TIPO DE OBLIGADO	ALCANCE DEL
Fabricantes de Vehículos	-- Sistemas y dispositivos de seguridad en sus vehículos: desc -- Operaciones dentro de sus instalaciones: Señalización, segu -- Despacho de vehículos a sus agencias o concesionarios: Pla
Comercializadores de Vehículos	-- Despacho de vehículos a sus agencias o concesionarios -- Operaciones dentro de sus instalaciones (ventas y servicios) -- Instrucciones al usuario del vehículo (descripción, uso, adv
Operadores de vehículos	(Plan completo): A. Fortalecimiento de la gestión institucional: -- Equipo de trabajo -- Intervención de órganos de dirección -- Asignación de responsable en la organización B. Eje Comportamiento Humano -- Selección de conductores, perfiles -- Pruebas individuales de ingreso -- Registros históricos, documentación -- Capacitación específica en seguridad vial C. Eje Vehículos seguros -- Tipo de equipo -- Mantenimiento preventivo y correctivo (seguimiento a labo -- Inspección preoperacional diaria

	<ul style="list-style-type: none"> <li>-- Seguimiento a documentación</li> <li>D. Infraestructura Segura <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Vías internas</li> <li>-- Inmediaciones a las instalaciones</li> <li>-- Rutas frecuentes</li> </ul> </li> <li>E. Atención a Víctimas <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Procedimiento de actuación ARLs</li> <li>-- Designación de encargado interno</li> <li>-- Actuación en instancias como Comités de Emergencia</li> </ul> </li> <li>F. Investigación sobre incidentes y accidentes de tránsito para <ul style="list-style-type: none"> <li>– Forma en que se presentó</li> <li>– Interacción de los ejes (institucional, comportamiento, ...)</li> <li>– Grado de responsabilidad de los actores o de la organización</li> </ul> </li> <li>G. Lecciones aprendidas.</li> </ul>
<p>Contratantes de flotas de vehículos (con o sin conductor, propios, en leasing, de los empleados).</p>	<p>(Plan propio resumido – verificación, documentación y recolección)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Plan propio (políticas y protocolos de transporte de persona)</li> <li>-- Verificación de Plan Completo (del Transportador)</li> <li>-- Asignación de verificador – supervisor – interventor</li> <li>-- Armonización: intercambio de estrategias comunes para en</li> <li>-- Documentación y recolección de evidencias de los procesos</li> <li>-- Frente al evento: Investigación conjunta o compromiso de c</li> </ul>
<p>Contratantes de conductores</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perfiles de conductores</li> <li>2. Constatación de antecedentes <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1. Judiciales</li> <li>2.2. Historial de infracciones</li> <li>2.3. Historial de licencias</li> <li>2.4. Historia laboral</li> </ol> </li> <li>3. Pruebas de idoneidad en vehículos similares a los que cond</li> <li>4. Exámenes de ingreso <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1. Examen específico de riesgo laboral (¿toxicología?)</li> <li>4.2. Examen tipo CRC</li> </ol> </li> </ol>

### 3. DEFINICIONES.

Para la interpretación y aplicación de la presente Guía Metodológica, se tendrán en cuenta, entre otros, U.R. [1079](#) de 2015 y Resolución [1565](#) de 2014.

### 4. MARCO NORMATIVO.

4.1. LEY 1503 DE 2011. “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y cor

4.2. DECRETO U.R. 1079 DE 2015. “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Estratégicas de entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial.

4.3. DECRETO 1906 DE 2015. “Por el cual se modifica y adiciona el Decreto [1079](#) de 2015, en relación

4.4. RESOLUCIÓN 2273 DE 2014. “Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011

4.5. RESOLUCIÓN 1565 DE 2014. “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración

En cuanto al registro, adopción y cumplimiento a que hace referencia el artículo [2.3.2.3.2](#) del Decreto 1079 de 2015, las entidades públicas o privadas, deberán registrar el Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial, ante la autoridad ante la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces, en caso de no contar con organismo de tránsito. Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional, el registro deberá hacerse ante la

La autoridad ante quien se efectúe el registro, revisará técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial y avaluará dicho plan emitiendo un concepto de aprobación, verificando la ejecución de las acciones consignadas en un acta de constancia. Dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año.

### 5. PROCESO DE RECEPCIÓN, REVISIÓN Y AVAL.

El proceso estándar para la expedición del aval del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es el siguiente: en primer lugar, se verifican las evidencias aportadas y consignadas en el documento de planificación que adelanta las acciones, mecanismos, estrategias y medidas en materia de seguridad vial, que contiene el PESV.

El proceso inicia con la entrega del documento en físico por parte de la empresa, ante la autoridad competente. El siguiente diagrama de flujo.

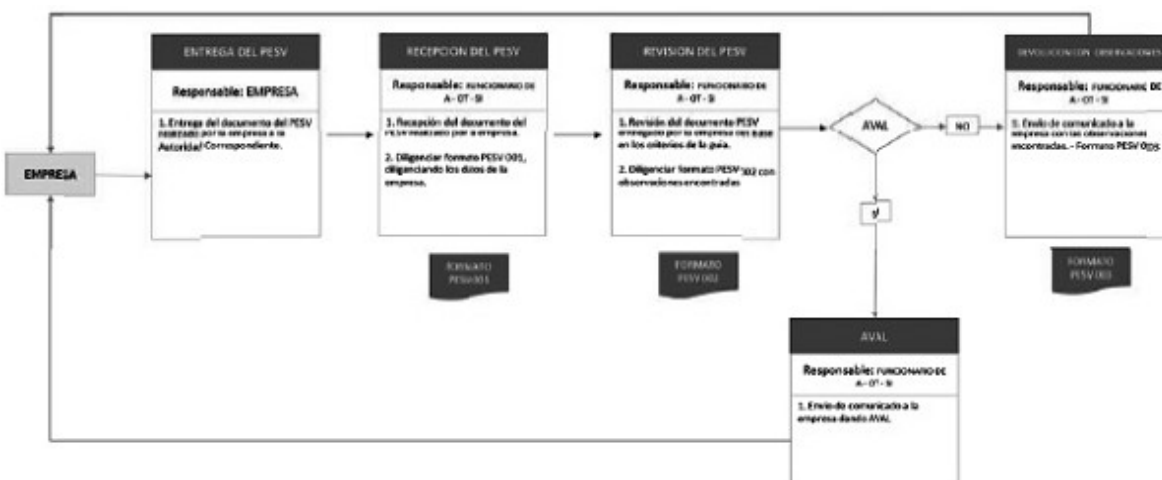


Figura 1: Esquema Proceso de Recepción, observaciones y AVAL.

a) Entrega del documento

El proceso inicia con la entrega del documento, en físico, por parte de la empresa u organización, al [1565](#).

#### b) Recepción de documentos

La(s) persona(s) asignada(s) por la autoridad, deben recibir la documentación y soportes entregados 001, en donde se diligencie toda la información prevista en este. De igual manera la autoridad de tr de la empresa, fecha de entrega y documentación aportada.

Figura 2: Formato PESV 001.

#### c) Revisión del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Una vez recibida la documentación y soportes por parte de la empresa, el funcionario asignado por soportes, a partir de los criterios definidos en la presente guía. Cada una de las variables revisadas, instrumento de Excel que se entregará junto con la presente guía, en donde el funcionario revisará l

#### d) Devolución con observaciones PESV con hallazgos

Con base en los criterios establecidos, en caso que la calificación obtenida esté por debajo de lo del documento PESV, el funcionario procede a anexar el formato PESV 004 (Anexo I) una vez diligenciadas, indicando las acciones que debe realizar la empresa para ajustar lo necesario a efectos

El tiempo que se asignara a una empresa para hacer la revisión de las observaciones, la reformulaci competente, es de como máximo 2 meses.

#### e) AVAL

Con base en los criterios definidos, cuando la calificación obtenida esté en 75% o por encima de lo diligenciar en el formato PESV 005 (Anexo II), en donde relacionara por pilar, aquellas observacio para ajustar lo necesario, sin embargo indicará que a partir de lo definido en la estructura de ponder AVALADO. Este aval está condicionado a una visita de verificación, por parte de la autoridad de ti fecha de emisión del documento de aval.

#### f) Tiempo para la revisión (autoridades) y reformulación de los PESV (empresas)

Revisión de las Autoridades: A partir de la fecha de entrega de los PESV por parte de las empresas. meses para su revisión, emisión de observaciones, otorgamiento o no de aval y notificación escrita.



Reformulación de las empresas: una vez recibidas las observaciones por parte de las autoridades, si entre el 60% y el 74.9%, las empresas tendrán dos (2) meses para ajustar las observaciones elaboradas.

Si el resultado numérico consolidado y ponderado, se encuentra con cumplimientos inferiores al 59 para replantear el documento de PESV, como un todo.

En los dos casos anteriores, la entidad, organización o empresa debe radicar nuevamente ante la autoridad.

#### g) Reporte

Todos los PESV radicados por las empresas, entidades y organizaciones, públicas y privadas, serán radicados en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hasta tanto entre en operación la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un documento desagregando por empresa el número de personas a quienes impactó el PESV, el número de vehículos involucrados.

## 6. ESTRUCTURA DE CALIFICACIÓN Y PONDERACIÓN.

### 6.1. PILARES DE EVALUACIÓN.

La presente guía permitirá realizar el diagnóstico de las variables incluidas en los 5 pilares definidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial) y que están fundamentados en los descritos en que se evaluarán son:

1. Fortalecimiento de la Gestión Institucional – Capítulo 7 de la Resolución [1565](#)
2. Comportamiento Humano – Capítulo 8, numeral 8.1 de la Resolución [1565](#)
3. Vehículos seguros – Capítulo 8, numeral 8.2 de la Resolución [1565](#)
4. Infraestructura segura Capítulo 8, numeral 8.3 de la Resolución [1565](#)
5. Atención a Víctimas Capítulo 8, numeral 8.4 de la Resolución [1565](#)

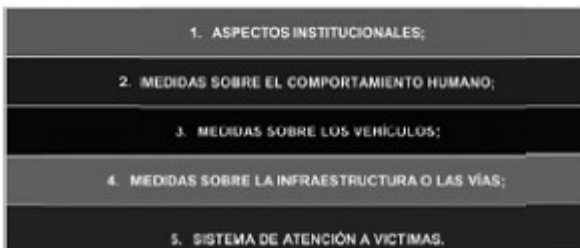


Figura 3. Pilares definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial

### 6.2. PARÁMETROS A EVALUACIÓN POR PILAR.

A continuación se describen los parámetros definidos de evaluación en cada pilar.

PILAR	PARAMETROS
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	1.1 OBJETIVOS DEL PESV
	1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
	1.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
	1.4 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL
	1.5 DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL
	1.6 DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA
	1.7 DIAGNÓSTICO - RIESGOS VIALES
	1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES
	1.9 IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV
	1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV
2. COMPORTAMIENTO HUMANO	2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES
	2.2 PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES
	2.3 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES
	2.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL
	2.5 CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES
	2.6 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA
3. VEHÍCULOS SEGUROS	3.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO
	3.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO
	3.3 CHEQUEO PREOPERACIONAL
4. INFRAESTRUCTURA SEGURA	4.1 RUTAS INTERNAS
	4.2 RUTAS EXTERNAS
5. ATENCIÓN A VÍCTIMAS	5.1 ATENCIÓN A VÍCTIMAS
	5.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Tabla 1. Pilares y Parámetros de cada Pilar

### 6.3. PUNTAJE DE CALIFICACIÓN POR PARÁMETRO.

Cada uno de los pilares y sus respectivos parámetros, tendrán un “PUNTAJE ASIGNADO”, de tal darán como resultado el puntaje asignado al respectivo pilar. En la tabla que se presenta a continua

PILAR-DESCRITOR	PARAMETROS	PUNTAJE ASIGNADO POR PARAMETRO	TOTAL PUNTAJE POR PILAR
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	1.1 OBJETIVOS DEL PESV	5	100
	1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	15	
	1.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	5	
	1.4 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	10	
	1.5 DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	5	
	1.6 DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	5	
	1.7 DIAGNÓSTICO - RIESGOS VIALES	20	
	1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	15	
	1.9 IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV	10	
	1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	10	
2. COMPORTAMIENTO HUMANO	2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	10	100
	2.2 PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES	20	
	2.3 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES	20	
	2.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	20	
	2.5 CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES	10	
	2.6 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA	20	
3. VEHÍCULOS SEGUROS	3.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO	50	100
	3.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO	30	
	3.3 CHEQUEO PREOPERACIONAL	20	
4. INFRAESTRUCTURA SEGURA	4.1 RUTAS INTERNAS	35	100
	4.2 RUTAS EXTERNAS	65	
5. ATENCIÓN A VÍCTIMAS	5.1 ATENCIÓN A VÍCTIMAS	20	100
	5.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	80	

Tabla 2. Puntajes asignados a cada Parámetro.

El valor máximo que se puede obtener en cada Pilar es de 100 puntos “TOTAL PUNTAJE POR PI

### 6.4. VARIABLES POR PARÁMETRO.

A cada parámetro del pilar evaluado, se le han definido variables, que son aquellas propias de los c cada empresa. Para el ejemplo que se ilustra a continuación, el PILAR es ATENCIÓN A VÍCTIM/ INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, el parámetro atención a víctimas tiene a s DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS”. Frente a cada variable, se describe el criterio de evaluació documento.

PARAMETRO		VARIABLE		PILAR		5. ATENCION A VICTIMAS									
NO.	PARAMETRO	VARIABLE	CRITERIO DE CAL	APLICAR		Atención de		Respuesta a los		Valor del	Valor de la	Valor	OBSERVACIONES		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					Parámetro	Variable
5.1	ATENCIÓN A VICTIMAS	5.1.1	PROTODUCOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito							20	10	0		
		5.1.2	EVALUACIÓN DE PROTODUCOS	Las empresas conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurre un accidente de tránsito								10	0		
5.2	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen registros sobre los accidentes de tránsito que se han dado en la empresa								13,34	0		
		5.2.2	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen actas de análisis en los casos de accidentes de tránsito (previos, dentro de días, etc.)								13,34	0		
		5.2.3	CONDICIONES APRENDIDAS	Se han hecho algunas acciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos								13,33	0		
		5.2.4	FUENTE DE INFORMACIÓN	Esta oficina la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización								13,33	0		
		5.2.5	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Esta oficina un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito								13,33	0		
		5.2.6	INDICADORES	Se existen indicadores de accidentes de tránsito								13,33	0		
TOTAL											100	100	0		

Figura 4. Tabla de pilares, parámetros y variables

### 6.5. ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN.

Cada pilar tiene un valor ponderado que equivale a un porcentaje del VALOR OBTENIDO en cada obtener, este es multiplicado por un porcentaje, que equivale al VALOR PONDERADO, asignado, cada pilar. A continuación se presenta la tabla que indica la lectura de la evaluación ponderada.

ESTRUCTURA DE PONDERACION			
PILAR	VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1 FORTALECIMIENTO EN LA GESTION INSTITUCIONAL	0	30%	0
2 COMPORTAMIENTO HUMANO	0	30%	0
3 VEHICULOS SEGUROS	0	20%	0
4 INFRAESTRUCTURA SEGURA	0	10%	0
5 ATENCION A VICTIMAS	0	10%	0
6 VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES	0	5%	0
RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO		105%	0

Tabla 3. Estructura de ponderación de resultados del ejercicio

**VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES.** Adicionalmente a los pilares definidos en la guía y que su pertinencia esté alineada o tenga tendencia a la prevención de accidentes de tránsito, con la de un pilar adicional denominado “VALORES AGREGADOS E INNOVACIONES”, el cual no genera puntaje.

### 6.6. CRITERIOS PARA EMISIÓN DE OBSERVACIONES Y/O AVAL.

Una vez revisados y considerados cada uno de los parámetros y sus variables estipuladas dentro del puntajes obtenidos y su peso ponderado, indicarán el nivel de cumplimiento del PESV. Con base en lo definido lo siguiente:

#### -- PESV AVALADO

Calificación igual o mayor al 75%: Al finalizar el ejercicio, si el resultado cuantitativo, expresado en PESV recibirá el aval de la autoridad de tránsito competente, expresando en un acta, las consideraciones y se remitirá a la empresa, organización o entidad.

Para comunicar el resultado a la empresa, se produce un concepto de aprobación, firmado por el responsable de las competencias de la entidad, mediante el cual se reconoce que el PESV de la empresa, entidad u org 2014, por tanto continúa el proceso de implementación o de ejecución, al interior de la empresa.

#### -- PESV CON OBSERVACIONES

Calificación entre 60% y 74,9%: Si el resultado cuantitativo del proceso fuese igual al 60%, pero en un periodo para realizar las correcciones y ajustes, de acuerdo con lo definido en el numeral 5 ítems f,

Calificación inferior a 59,9%: Si el resultado cuantitativo del proceso fuese igual o inferior al 59,9%, se debe realizar las correcciones y adaptaciones de acuerdo con lo definido en el citado numeral 5 ítems f.

Para comunicar el resultado a la empresa, se produce un oficio mediante el cual se generan las observaciones organizacionales que deberá reformular las actividades que se reflejaron en el documento PESV. Cuando se emiten las mismas observaciones de ajustes se le determina un periodo de tiempo en el cual deberá presentar su análisis y aprobación de acuerdo con lo descrito anteriormente.

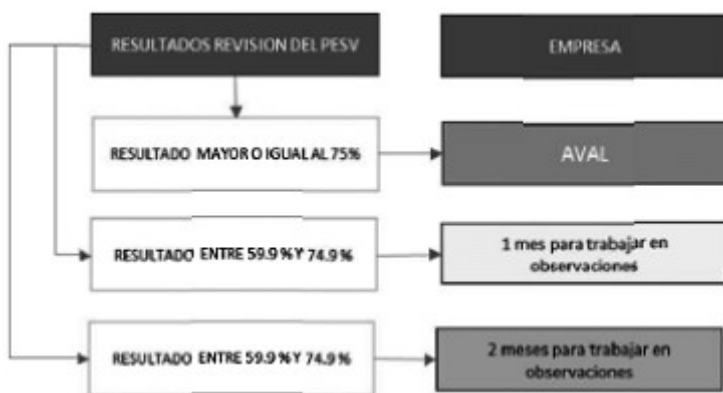


Figura 5. Criterios para emisión de Observaciones y/o Aval

#### 7. INSTRUMENTO DE CALIFICACIÓN.

El instrumento de procesamiento de información que sirve como fuente de captura de información es un archivo en Excel, que está conformado por 8 pestañas, en donde cada una contiene información:

1. INFORMACIÓN DE LA EMPRESA
2. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL
3. COMPORTAMIENTO HUMANO
4. VEHÍCULOS SEGUROS
5. INFRAESTRUCTURA SEGURA
6. ATENCIÓN A VÍCTIMAS
7. VALORES AGREGADOS
8. RESULTADO



Figura 6. Estructura del instrumento de calificación

### PESTAÑAS

#### Información de la empresa

En esta pestaña se debe registrar la información de la empresa que ha presentado el documento del

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	
INFORMACIÓN DE LA EMPRESA	
Consecutivo # _____	 
FECHA DE RECEPCIÓN	_____
FECHA DE REVISIÓN	_____
FECHA DE DEVOLUCIÓN	_____
FECHA DE OTORGAMIENTO DE AVAL	_____
FUNCIONARIO QUE REvisa	_____
1. DATOS DE LA EMPRESA	
NOMBRE DE LA EMPRESA	_____
NIT	_____
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	_____
DIRECCIÓN	_____
TELÉFONO	_____
PERSONA DE CONTACTO	_____
CARGO	_____
EMAIL	_____

Figura 7. Información de la empresa.

-- **Consecutivo:** cada PESV que sea recibido por la autoridad u organismo de tránsito, se le asignar entregue el documento.

Los demás ítems, se deben diligenciar de acuerdo con la información descrita en la figura 7, tal con de Aval y los nombres completos del funcionario asignado que revisa el PESV de la empresa.

#### 7.1. ESTRUCTURA DE CALIFICACIÓN DE LOS PILARES.

En la pestaña asignada para calificar cada pilar, se encuentran 11 columnas con sus respectivas filas información y que orientan sobre los criterios con los que se debe de revisar el documento. En estas revisa y los criterios definidos, así como los descritos en el instrumento mismo, permite diligenciar 8, 9 y 10).

1. **NOMBRE DEL PILAR:** se refiere al nombre del pilar que se está evaluando

2. **NOMBRE DEL PARÁMETRO DEL PILAR:** se refiere al parámetro(s) que hace parte del pil

3. **NÚMERO DE LA VARIABLE DEL PARAMETRO:** se refiere a la numeración asignada a cada variable.

4. **NOMBRE DE LA VARIABLE:** se refiere a la variable que hace parte del parámetro que se está evaluando.

5. **CRITERIO DE AVAL DE LA VARIABLE:** se refiere al criterio que se debe tener en cuenta al evaluar la variable, expresado en el PESV de la empresa con lo esperado o debido, según la Resolución [1565](#) de 2014. Este criterio determina que la empresa u organización cumplió.

No.	PARAMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		EVIDENCIA DE SU APLICACIÓN	PUNTAJE	PUNTAJE OBTENIDO	COMPLEMENTOS
				SÍ	NO				
5.1.	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	5.1.1. PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas o víctimas en caso de accidentes de tránsito.				10	0	
		5.1.2. EVALUACIÓN DE PROTOCOLOS	Las empresas cuentan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurre un accidente de tránsito.				10	0	
5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1. INFORMACIÓN DOCUMENTAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen registros sobre los accidentes de tránsito que se hacen en empresas.				15,04	0	
		5.2.2. ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen métodos de análisis en los casos de accidentes de tránsito (general, tránsito de señal, etc.).				15,04	0	
		5.2.3. LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho diligencia de acciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos.				15,00	0	
		5.2.4. FUENTES DE INFORMACIÓN	Se ha definido la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la empresa.				15,00	0	
		5.2.5. PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Se ha definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.				15,00	0	
		5.2.6. INDICADORES	Se analizan indicadores de accidentes de tránsito.				15,00	0	
TOTAL							100	0	0

Figura 8. Estructura de captura de información por pilar

6. **APLICA:** esta columna está subdividida a su vez por dos columnas que tienen la palabra SÍ y NO considerando si la variable analizada aplica o no a la empresa de acuerdo con la naturaleza o la estructura de la empresa. Si aplica, escribir un 1 en la columna SÍ, si no aplica, escribir un 1 en la columna NO.

A manera de ejemplo, digamos que si la empresa no cuenta en sus instalaciones con vías de circulación de esta variable, con lo cual se debe calificar con el número 1 en la celda NO. En este caso, el puntaje por esta variable sería 0.

Para el caso donde la variable si aplique su evaluación y el aporte de evidencias, se debe poner el número de evidencias en la columna EVIDENCIA DE SU APLICACIÓN.

No.	PARAMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO	5. APLICA		6. EVIDENCIA DE SU APLICACIÓN	7. RESPONDA LOS	PUNTAJE	PUNTAJE OBTENIDO	COMPLEMENTOS
				SÍ	NO					
5.1.	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	5.1.1. PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.					10	0	
		5.1.2. EVALUACIÓN DE PROTOCOLOS	Las empresas cuentan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurre un accidente de tránsito.					10	0	
5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1. INFORMACIÓN DOCUMENTAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen registros sobre los accidentes de tránsito que se hacen en empresas.					15,04	0	
		5.2.2. ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen métodos de análisis en los casos de accidentes de tránsito (general, tránsito de señal, etc.).					15,04	0	
		5.2.3. LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho diligencia de acciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos.					15,00	0	
		5.2.4. FUENTES DE INFORMACIÓN	Se ha definido la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la empresa.					15,00	0	
		5.2.5. PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Se ha definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.					15,00	0	
		5.2.6. INDICADORES	Se analizan indicadores de accidentes de tránsito.					15,00	0	
TOTAL								100	0	0

Figura 9. Estructura de captura de información por pilar



**7. EVIDENCIA DE SU EXISTENCIA:** una vez verificado que la variable que se va a evaluar sí existe en la empresa, que la variable se mencione y se evidencia que existe. Si la variable que se está evaluando no existe, se coloca en la columna NO, colocando el número 1 en la respectiva celda.

En esta columna, la persona responsable de analizar el PESV, deberá cerciorarse que los documentos evidenciados, sean visibles e innegables. Se busca en esencia, que la información evidenciada sea alguna. La evidencia es la certeza manifiesta que resulta innegable que la empresa u organización ha cumplido con los requisitos de 2014, especialmente en el capítulo 7o, sobre los cinco pilares de “Fortalecimiento de la Gestión Institucional, Infraestructura Segura y Atención a Víctimas”.

Si el avalador verifica la existencia de pruebas que demuestran el compromiso de la empresa u organización con (1). Caso contrario, indica la columna NO, calificando con (1).

**8. RESPONDE A LOS REQUERIMIENTOS:** si la variable que se está evaluando esta descrita e identificada, verificar que esta responda a los requerimientos del criterio de aval definido, de tal manera que al evaluarse se indique en la columna SÍ. Por ello el Avalador, siempre verificará que las evidencias que hacen parte del PESV respondan a las exigencias o requerimientos expresos de la Resolución [1565](#) de 2014.

5. ATENCION A VICTIMAS														
No.	PARAMETRO-DEFINICION	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA	Atención a las víctimas					Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
					SI	NO	SI	NO	SI					NO
5.1	ATENCIÓN A VICTIMAS	5.1.1 PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.							20	10	0		
		5.1.2 EVOLUCIÓN DE PROTOCOLOS	Las empresas cuentan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurre un accidente de tránsito.								10	0		
5.2	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1 INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registro sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa.							80	13,34	0		
		5.2.2 ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen versiones de análisis en los casos de accidentes de tránsito (premedial, histórico de siniestros, etc.).								13,34	0		
		5.2.3 LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho diligencia de acciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos.									13,33	0	
		5.2.4 FUENTE DE INFORMACIÓN	Se ha definido la fuente de información para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización.									13,33	0	
		5.2.5 PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Se ha definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.									13,33	0	
		5.2.6 INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.									13,33	0	
TOTAL											100	100	0	

Figura 10. Estructura de captura de información por pilar

**9. VALOR DEL PARÁMETRO:** se refiere al puntaje asignado al parámetro que hace parte del pilar. Este valor es la suma de los puntajes individuales asignados a las variables que hacen parte de este. Esta celda no se puede modificar.

**10. VALOR DE LA VARIABLE:** se refiere al puntaje asignado a la variable que se está evaluando.

**11. VALOR OBTENIDO:** se refiere al valor obtenido de la evaluación de cada variable. Esta celda se puede modificar.

## 8. CRITERIOS DE EVALUACION.

### 8.1. PILAR FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL.

En este pilar se analizan 10 parámetros, que de acuerdo con la tabla están definidos desde el número 1 hasta el número 10.

PILAR	PARAMETROS
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	1.1 OBJETIVOS DEL PESV
	1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
	1.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
	1.4 POLITICA DE SEGURIDAD VIAL
	1.5 DIVULGACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL
	1.6 DIAGNOSTICO - CARACTERIZACION DE LA EMPRESA
	1.7 DIAGNOSTICO - RIESGOS VIALES
	1.8 PLANES DE ACCION DE RIESGOS VIALES
	1.9 IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV
	1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE PLANES DE ACCION DEL PESV

Tabla 4. Parámetros de evaluación Pilar FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

### 8.1.1. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO OBJETIVOS DEL PESV.

En este parámetro se evalúan 3 variables, de acuerdo con lo indicado en la tabla 5, frente a cada variable

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL
1.1	OBJETIVOS DEL PESV	1.1.1. OBJETIVO GENERAL DEL PESV	Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable, así como su alcance y visión
		1.1.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS DEL PESV	Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y de realizarse se cumplirá con los propósitos
		1.1.3. DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN	Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV

### 8.1.2. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.

En este parámetro se evalúan 5 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada variable

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL
1.2	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL - Mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será planificar, diseñar, implementar y medir las acciones, para lograr los objetivos a favor de la seguridad vial.	1.2.1. ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Existe un acta de conformación del comité de S.V.
		1.2.2. OBJETIVOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Está definido el objetivo del comité de seguridad vial
		1.2.3. INTEGRANTES DEL COMITÉ DE S.V.	El comité ha sido definido por la alta dirección
		1.2.4. ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV
		1.2.5. FRECUENCIA DE REUNIONES DEL COMITÉ DE S.V.	Está definido la frecuencia de las reuniones del comité de S.V.

### 8.1.3. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada variable

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL
1.3	RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	1.3.1. RESPONSABLE DEL PESV	Se designó un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.
		1.3.2. IDONEIDAD DEL RESPONSABLE DEL PESV	El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en este.

### 8.1.4. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada variable. En el caso de la variable Política de seguridad vial, se incluyen 4 criterios de evaluación que se entienden de acuerdo con la Resolución [1565](#).



1.4	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.4.1.	ESTÁ DOCUMENTADA LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe un documento que permita identificar la política de Seguridad Vial de la empresa
		1.4.2.	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe política de seguridad vial documentada
		1.4.3.		Se adecua al propósito de la organización.
		1.4.4.		Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas del PESV
		1.4.5.		Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.

### 8.1.5. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE

En este parámetro se evalúa 1 variable de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a la variable Divulgación de la Política de seguridad vial, se incluyen 2 criterios de evaluación de acuerdo con lo definido en la guía de la Resolución [1565](#).

1.5	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.5.1.	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retratos en las instalaciones de la compañía u otros?
		1.5.2.		Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?

### 8.1.6. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO DIAGNÓSTICO – CARACTERIZACIÓN

En este parámetro se evalúa 1 variable, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a la variable Características de la empresa, se incluyen 8 criterios de evaluación que se entienden de acuerdo con lo definido en la guía de la Resolución [1565](#).

1.6	DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	1.6.1.	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa
		1.6.2.		Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.
		1.6.3.		Están definidos los servicios que presta la compañía
		1.6.4.		Está definida la población de personal que hace parte de la compañía
		1.6.5.		Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.
		1.6.6.		Están definidas las ciudades de operación de la organización
		1.6.7.		Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.
		1.6.8.		Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.

### 8.1.7. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES

En este parámetro se evalúan 5 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a la variable Características de la empresa, se incluyen 8 criterios de evaluación que se entienden de acuerdo con lo definido en la guía de la Resolución [1565](#).

1.6	DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	1.6.1.	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa
		1.6.2.		Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.
		1.6.3.		Están definidos los servicios que presta la compañía
		1.6.4.		Está definida la población de personal que hace parte de la compañía
		1.6.5.		Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.
		1.6.6.		Están definidas las ciudades de operación de la organización
		1.6.7.		Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.
		1.6.8.		Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.

### 8.1.8. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES

En este parámetro se evalúan 2 variables (definición de planes de acción y viabilidad de planes de acción) y en esta variable se encuentran los criterios de evaluación definidos.

1.8	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	1.8.1.	DEFINICIÓN DE PLANES DE ACCIÓN	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO
		1.8.2.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VEHICULOS
		1.8.3.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA
		1.8.4.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS
		1.8.5.	VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN	Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación

### 8.1.9. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada una de las acciones del PESV.

1.9	IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV	1.9.1.	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	Existe un cronograma de implementación de planes de acción
		1.9.2.		El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción
		1.9.3.		Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.
		1.9.4.	PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV	Se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describe el costo por cada plan de acción

### 8.1.10. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada una de las acciones del PESV.

1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	1.10.1.	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PisuV (Tabla de Indicadores del PisuV)
		1.10.2.		Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PisuV
		1.10.3.		Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores
		1.10.4.		Están definidas las metas de los indicadores
		1.10.5.		Están definidas la periodicidad para la medición de los indicadores
		1.10.6.		EXISTE INDICADORES DE NÚMERO DE PERSONAS CAPACITADAS EN SEGURIDAD VIAL
		1.10.7.		EXISTEN INDICADORES DE NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
		1.10.8.		EXISTEN INDICADORES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO
		1.10.9.		Están definidos los planes de acción que se van auditar del PisuV en la organización
		1.10.10.		AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
		1.10.11.		Están definidos los períodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías

## 8.2. PILAR – COMPORTAMIENTO HUMANO.

En este pilar se analizan 6 parámetros, que de acuerdo con la tabla están definidos desde el numeral 2.1 hasta el numeral 2.6.

PILAR	PARAMETROS
2. COMPORTAMIENTO HUMANO	2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES
	2.2 PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES
	2.3 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES
	2.4 CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL
	2.5 CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES
	2.6 POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA

### 8.2.1. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL
2.1.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	2.1.1. PERFIL DEL CONDUCTOR	Está definido el perfil del conductor en función al tipo de vehículo que va a conducir
		2.1.2. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	Está documentado el procedimiento de selección de los conductores

### 8.2.2. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES

En este parámetro se evalúan 11 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c

2.2.	PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES	2.2.2. EXÁMENES MÉDICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos a los conductores
		2.2.3. IDONEIDAD EN EXÁMENES MÉDICOS	La entidad o persona natural que realiza los exámenes médicos, cuenta con idoneidad (Es un centro médico certificado)
		2.2.4. EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes psicosenométricos a los conductores
		2.2.5. IDONEIDAD EN EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS	La entidad que realiza los exámenes psicosenométricos cuenta con idoneidad
		2.2.6. PRUEBA TEÓRICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas teóricas a los conductores
		2.2.7. IDONEIDAD EN EXÁMENES TEÓRICOS	La entidad o persona natural que realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad
		2.2.8. PRUEBA PRÁCTICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas prácticas a los conductores
		2.2.9. IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas prácticas a los conductores, cuenta con idoneidad
		2.2.10. PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores
		2.2.11. IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas psicotécnicas a los conductores, cuenta con idoneidad

### 8.2.3. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES

En este parámetro se evalúan 2 variables de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c

2.3.	PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES	2.3.1.	PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES	Está definida la frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores
		2.3.2.		Pruebas médicas de control
		2.3.3.		Pruebas psicosenométricas
		2.3.4.		Pruebas teóricas
		2.3.5.		Pruebas prácticas
		2.3.6.	IDONEIDAD DE LAS PRUEBAS	Está definida la idoneidad de las personas o entidades que realizarían las pruebas de control preventivo a los conductores

### 8.2.4. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c debe establecer adicionalmente que existan los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial en el tránsito, transporte o seguridad vial. Que existan mecanismos que permitan la sensibilización y capacitar a los conductores para que adopten buenas prácticas conductas seguras en el tránsito, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con

o privada, como en la vida cotidiana.

2.4.	CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL	2.4.1.	PROGRAMA DE CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores propios)	Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial
		2.4.2.		Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización
		2.4.3.		Está definido el responsable del programa de capacitación.
		2.4.4.		Incluye temas de normatividad
		2.4.5.		Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano
		2.4.6.		Incluye temas de como actuar frente a accidentes de tránsito.
		2.4.7.		Incluye temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa
		2.4.8.		El programa tiene definida la intensidad horaria.
		2.4.9.		El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización
		2.4.10.		El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos
		2.4.11.		El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros
		2.4.12.		Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación
		2.4.13.		Esta definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones
		2.4.14.	PROGRAMA DE CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores No propios)	Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación.
		2.4.15.	Esta definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios.	

### 8.2.5. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DI

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c

2.5.	CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES	2.5.1	INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES	La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la Resolución 1565.
		2.5.2		Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.
		2.5.3		La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.
		2.5.4	REPORTE DE COMPARENDOS	Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores
		2.5.5		Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.
		2.5.6		Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.
		2.5.7		Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.

### 8.2.6. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA

En este parámetro se evalúan 6 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c



2.6.	POLÍTICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA	2.6.1	POLÍTICAS DE CONTROL DE ALCOHOL Y DROGAS	Se han definido los protocolos para los controles de alcohol y drogas.
		2.6.2		Se definen responsables para la realización de las pruebas.
		2.6.3		Se han definido los mecanismos para la realización de las pruebas - Procedimiento
		2.6.4		Se ha definido la frecuencia de quien realiza las pruebas
		2.6.5		Se ha definido la periodicidad para la realización de las pruebas
		2.6.6		Están definidas las acciones a tomar para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.
		2.6.7	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	Existente una política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso
		2.6.8		Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.
		2.6.9	REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD	La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la empresa, propios o tercerizados, para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.
		2.6.10		Se ha fijado unos límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.
		2.6.11		LOS CONDUCTORES conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.
		2.6.12		La empresa cuenta con mecanismos de control de velocidad y los monitorea.
		2.6.13	POLÍTICA DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	Se mantiene el compromiso del uso de los cinturones de seguridad y se controla.
		2.6.14		Los conductores conocen las políticas de cinturón fijadas en la empresa
		2.6.15		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de cinturón de seguridad.
		2.6.16	POLÍTICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	Se ha establecido una política de uso de elementos de protección personal de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir.
		2.6.17		LOS CONDUCTORES conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa
		2.6.18		Este expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción
		2.6.19	POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.
		2.6.20		Se han fijado sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.

### 8.3. PILAR – VEHÍCULOS SEGUROS.

En este pilar se analizan 3 parámetros (mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y el chequeo preoperacional) desde el numeral 3.1. Hasta el 3.3.

PILAR	PARAMETROS
3. VEHÍCULOS SEGUROS	3.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO
	3.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO
	3.3 CHEQUEO PREOPERACIONAL

#### 8.3.1. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

En este parámetro se evalúan 5 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada una de ellas.

En este proceso de análisis, verificación y aval, se establecerá si se diseñó e institucionalizó un plan ajustado periódicamente, en el que se establezcan los puntos estratégicos de revisión, duración, periodicidad, para garantizar que estos se encuentren en óptimas condiciones de funcionamiento y son seguros.

Lo anterior deberá documentarse en fichas técnicas de historia de estado y mantenimiento de cada vehículo, donde se describan las condiciones técnicas y mecánicas en las que se encuentra el vehículo.

En el evento en que los vehículos sean de propiedad de la empresa, esta realizará de manera directa el mantenimiento preventivo, en caso contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contrata una condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento del mantenimiento preventivo, asumiendo su costo.

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	
3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	3.1.1	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios	
		3.1.2	Se cuenta con información como - Placas del vehículo, número de motor, kilometraje – fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, etc.	
		3.1.3	GOAT – fecha de vigencia, seguros - fechas de vigencia, revisión técnico mecánica, reporte de comparendos.	
		3.1.4	Reporte de incidentes, reporte de accidentes.	
		3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva, registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.
		3.1.6	CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS	Se cuenta con una programación para las intenciones programadas de mantenimiento preventivo a los vehículos
		3.1.7	VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS (TERCEROS)	En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa
		3.1.8	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.

### 8.3.2. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO MANTENIMIENTO CORRECTIVO.

En este parámetro se evalúan 3 variables (Registro, Protocolo e Idoneidad), de acuerdo con lo indicados los criterios de evaluación definidos

3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos
		3.2.2	PROTOCOLO	En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.
		3.2.3	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.

### 8.3.3. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO CHEQUEO PREOPERACIONAL.

En este parámetro se evalúa 1 variable, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a la

3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	3.3.1	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos.
		3.3.2		Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.
		3.3.3		Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.

### 8.4. PILAR – INFRAESTRUCTURA SEGURA.

En este pilar se analizan 2 parámetros, que de acuerdo con la tabla están definidos desde el numeral

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada se tiene el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, :

sus instalaciones.

Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se debe Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer co

PILAR		PARAMETROS	
4. INFRAESTRUCTURA SEGURA	4.1	RUTAS INTERNAS	
	4.2	RUTAS EXTERNAS	

#### 8.4.1. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO RUTAS INTERNAS.

En este parámetro se evalúan 5 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	
4.1.	RUTAS INTERNAS - Vías Internas de la empresa, en donde circulan los vehículos	4.1.1	REVISIÓN ENTORNO FISICO DONDE SE OPERA	Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión.
		4.1.2		Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos
		4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas
		4.1.4		Demarcadas
		4.1.5		Iuminadas
		4.1.6		Separadas de las zonas de circulación de los vehículos
		4.1.7		Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular
		4.1.8	VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHICULOS	Señalizadas
		4.1.9		Demarcadas
		4.1.10		Iuminadas
		4.1.11		Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos
		4.1.12		Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad
		4.1.13	PARQUEADEROS INTERNOS	Señalizados
		4.1.14		Demarcados
		4.1.15		Iuminados
		4.1.16		Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo
		4.1.17	MANTENIMIENTO DE SEÑALES	

#### 8.4.2. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO RUTAS EXTERNAS.

En este parámetro se evalúan 4 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a c

4.2.	RUTAS EXTERNAS: Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa	4.2.1	ESTUDIO DE RUTAS	Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado "rutogramas", cuando corresponda.
		4.2.2		Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.
		4.2.3	POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal
		4.2.4		Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.
		4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.
		4.2.6		El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.
		4.2.7	POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN: para todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas;	La empresa ha establecido mecanismos de socialización e información preventiva y ha desplegado la misma en toda la organización.

## 8.5. PILAR – ATENCIÓN A VÍCTIMAS.

En este pilar se diagnostican 2 parámetros, que de acuerdo con la tabla están definidos desde el número 5.1 y 5.2.

La verificación dentro del PESV objeto de análisis y de aval estará orientada a identificar si la empresa establece y socializa protocolos de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan sus derechos y alternativas de acción en el diseño, adopción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización y sus servicios.

PILAR	PARAMETROS
5. ATENCIÓN A VÍCTIMAS	5.1 ATENCIÓN A VÍCTIMAS
	5.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

### 8.5.1. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO ATENCIÓN A VÍCTIMAS.

En este parámetro se evalúan 2 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada una de ellas.

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL
5.1.	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	5.1.1. PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.
		5.1.2. DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.

### 8.5.2. VARIABLES DE EVALUACIÓN PARÁMETRO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

En este parámetro se evalúan 6 variables, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, frente a cada una de ellas.



5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1.	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Esta definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.

### 8.6. VALORES AGREGADOS.

A manera de valor agregado las entidades, empresas u organizaciones responsables de adoptar Plan que contienen las acciones del PESV nuevas acciones o propuestas, sin que necesariamente estén debidamente analizadas y valoradas por el equipo responsable de las autoridades y organismos de tránsito.

Para tal fin se ha dejado dentro del instrumento de calificación, en una pestaña independiente, un espacio para incluir y que tendrán calificación. Vale la pena mencionar que se dejan las columnas en correspondientes.

No.	PARAMETRO-ITEM/NO	DESCRIPCIÓN DE LAS VARIABLES	CRITERIO DE CAL.	APLICA		Evidencia de cumplimiento		Responde a las necesidades		Valor de Parametro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
				SI	NO	SI	NO	SI	NO				
										25	25	0	
										25	25	0	
										25	25	0	
										25	25	0	
TOTAL											100	0	

Se busca que las nuevas iniciativas tengan como propósito estimular la inclusión por ejemplo, de vehículos, modificar los comportamientos de los conductores, mejores actitudes y comportamiento: organización.

En compensación, la autoridad o el organismo de tránsito responsable de adelantar el proceso de av describen las acciones o innovaciones como valor agregado y otorgará los puntajes porcentuales res

Se procede igualmente a averiguar si dichos valores agregados figuran en el documento, si de esa ir

Se reitera que no es suficiente con que estén expresados en el documento, por lo que será necesario considerar si lo que se evidencia responde a las necesidades reales para generar condiciones de segi

## 8.7. CONSIDERACIONES FINALES.

La autoridad de tránsito delegará un grupo de profesionales para analizar los Planes Estratégicos de serán asignados e iniciaran el proceso en orden de llegada. Inicialmente leyendo con detenimiento el chequeo que los elementos sugeridos en la guía, estén debidamente formulados (si-no).

Una vez desarrollada la guía, se procederá a hacer las observaciones necesarias y a diligenciar el acta PESV se encuentra en ajuste pero sin aval o se niega el aval. Se procede a firmar el acta como testigo Seguridad Vial, mientras la Agencia Nacional de Seguridad Vial implementa el Portal de la Seguridad esta información.

Tener presente que la norma establece la obligatoriedad para la autoridad de tránsito, de carácter lo transcurso del año, a partir de la emisión de un concepto, visita que permitirá evidenciar que lo planeado se viene desarrollando de manera sistemática.

Si adelantada la visita, se evidencia que el documento no es el reflejo fiel de lo planeado y que no se PESV, se procederá a retirar el aval, dejando constancia escrita de la visita y reportando tanto a la autoridad de tránsito y al Ministerio de Transporte o Agencia Nacional de Seguridad Vial, según corresponda.

Finalmente, en el acta que se suscribe de esta visita, en la que se retirará el Aval, se establecerá un plan misma, para que la empresa reformule el documento, lo radique nuevamente ante la autoridad de tránsito.

De lo actuado por parte de la autoridad de tránsito, será importante se remita a la Agencia Nacional suscrita entre las partes; información que estará a la vista del público, a los organismos certificadores Superintendencia de Industria y Comercio, entre otros.

Se considerará falta grave, por parte del funcionario responsable del proceso, no notificar el resultado fuese el resultado.

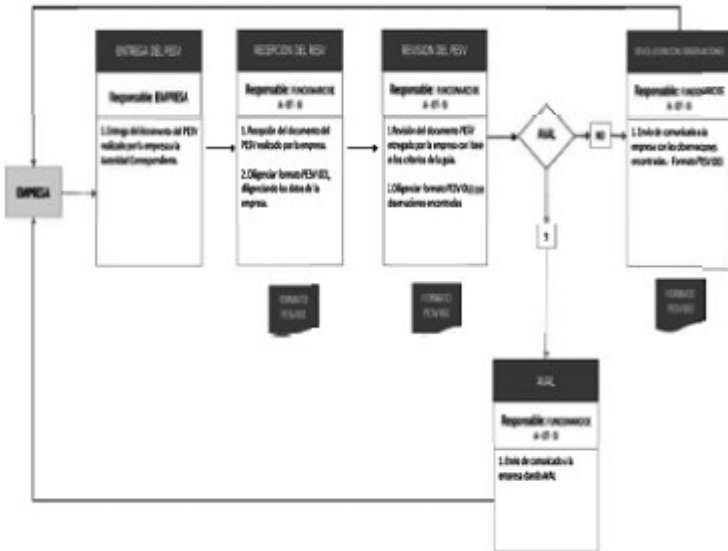
ANEXO I.

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL		 	
<b>DEVOLUCIÓN CON OBSERVACIONES</b>			
Formato PESV 004			
Consecutivo No. _____			
Número de radicado: _____ de fecha: Día: _____ Mes: _____ Año: _____			
Fecha de revisión: Día: _____ Mes: _____ Año: _____ Puntaje obtenido: _____ %			
<b>OBSERVACIONES POR PILAR</b>			
a) Gestión Institucional: _____			
b) Comportamiento Humano: _____			
c) Vehículos Seguros: _____			
d) Infraestructura Segura: _____			
e) Atención a Víctimas: _____			
Sugerencias: _____			
Recomendaciones: _____			
Fecha límite en que debe retomar documento de PESV :Día: _____ Mes: _____			
<b>NOTIFICACIÓN A LA EMPRESA</b>			
<b>AUTORIDAD DE TRÁNSITO:</b> _____			
(Alcaldía -Secretaría-Dirección-Inspección de Tránsito- Movilidad - SIPT)			
Nombre del funcionario que adelantó el proceso: _____			
Cargo: _____ Tel.: _____			
Email de cotacto: _____			
Entidad, Organización o Empresa notificada: _____			
NIT: _____			
Dirección de correspondencia: _____			
Tel.: _____ Email: _____			
Persona de contacto en la empresa: _____			
En constancia firma: _____			
Autoridad de Tránsito _____			
Dado en la ciudad de _____ el Día: _____ Mes: _____ Año: _____			

## ANEXO II.

OTORGAMIENTO DE AVAL AL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL		 	
Formato PESV 005			
Consecutivo No. _____			
Fecha en que se había radicado el PESV: Día: _____ Mes: _____ Año: _____			
Con número de radicado: _____ Puntaje obtenido: _____ %			
<b>OBSERVACIONES POR PILAR</b>			
a) Gestión Institucional: _____			
b) Comportamiento Humano: _____			
c) Vehículos Seguros: _____			
d) Infraestructura Segura: _____			
e) Atención a Víctimas: _____			
<b>NOTIFICACIÓN DEL AVAL</b>			
<b>AUTORIDAD DE TRÁNSITO:</b> _____			
(Alcaldía -Secretaría-Dirección-Inspección de Tránsito- Movilidad - SIPT)			
Nombre del funcionario que adelantó el proceso: _____			
Cargo: _____ Tel.: _____			
Email de cotacto: _____			
Entidad, Organización o Empresa que recibe el AVAL: _____			
NIT: _____			
Dirección de correspondencia: _____			
Tel.: _____ Email: _____			
Persona de contacto en la empresa: _____			
En constancia firman: _____			
Autoridad de Tránsito _____ Por la empresa _____			
Dado en la ciudad de _____ el Día: _____ Mes: _____ Año: _____			

ANEXO III.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	
INFORMACIÓN DE LA EMPRESA	
Consecutivo # _____	

FECHA DE RECEPCIÓN	
FECHA DE REVISIÓN	
FECHA DE DEVOLUCIÓN	
FECHA DE OTORGAMIENTO DE AVAL	
FUNCIONARIO QUE REVISIA	

1. DATOS DE LA EMPRESA	
NOMBRE DE LA EMPRESA	
NIT	
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	
DIRECCIÓN	
TELÉFONO	
PERSONA DE CONTACTO	
CARGO	
EMAIL	

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

No.	Parámetro - definición Variables	Criterio de aval	Aplica Evidencias	Responde a los requerimientos de existencia
1.1	<b>OBJETIVOS DEL PESV</b>  1.1.1. OBJETIVO GENERAL DEL PESV  1.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV	Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable, así como su alcance y visión  Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y de realizarse se cumpliría	SÍ  NO	Responde a los requerimientos de existencia  SÍ

		con los propósitos
	1.1.3. DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN	Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV
COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	1.2.1. ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Existe un acta de conformación del comité de S.V.
Mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo		
1.2 será planificar, diseñar, implementar y medir las acciones, para lograr los objetivos a favor de la seguridad vial.		
	1.2.2. OBJETIVOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Está definido el objetivo del comité de seguridad vial
	1.2.3. INTEGRANTES DEL COMITÉ DE S.V.	El comité ha sido definido por la alta dirección
	1.2.4. ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV
	1.2.5. FRECUENCIA DE REUNIONES	Está definida la frecuencia de las reuniones

	DEL	del comité de
	COMITÉ DE SV S.V.	
RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO	1.3.1. RESPONSABLE DEL PESV	Se designó un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.
1.3 DE SEGURIDAD VIAL		
	1.3.2. IDONEIDAD DEL RESPONSABLE DEL PESV	El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en este.
POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.4.1. ESTÁ DOCUMENTADA LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe un documento que permita identificar la política de Seguridad vial de la empresa
1.4		
	1.4.2. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe política de seguridad vial documentada
	1.4.3.	Se adecuada al propósito de la organización.
	1.4.4.	Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas del PESV
	1.4.5.	Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.

## 1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

No.	Parámetro -	definición Variables	Criterio de aval	Aplica	Evidencias de su existencia	Respone los requerin
			SÍ		NO	SÍ
1.5	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.5.1. DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros?			
		1.5.2. Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?				
1.6	DIAGNÓSTICO CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	1.6.1. CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa			
		1.6.2. Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc				
		1.6.3. Están definidos los servicios que presta la compañía				
		1.6.4. Está definida la población de personal que hace parte de la compañía				
		1.6.5. Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.				
		1.6.6. Están definidas las ciudades de operación de la organización				
		1.6.7. Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.				
		1.6.8. Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.				
1.7	DIAGNÓSTICO RIESGOS VIALES	1.7.1. ENCUESTA / INSTRUMENTO PARA DETERMINAR EL RIESGO VIAL	Se diseñó una encuesta u otro instrumento o mecanismo objetivo, para el levantamiento de información			

- del riesgo vial.
- 1.7.2. APLICACIÓN DE LA ENCUESTA Se ha aplicado la encuesta
- Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión
- 1.7.3.
- 1.7.4. CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA Se han consolidado los resultados de la encuesta y hecho un análisis de los resultados
- 1.7.5. DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA Se han definido riesgos viales para el personal de la empresa, dependiendo de su rol en la vía (Peatón, pasajero, ciclista, conductor)
- 1.7.6. CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES Se han calificado los riesgos viales identificados a través de la encuesta
- 1.7.7. La calificación de los riesgos se ha hecho basado en alguna norma o estándar

PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES

1.8 .

- 1.8.1. DEFINICIÓN DE PLANES DE ACCIÓN De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO



- 1.8.2 De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VE-HICULOS
- 1.8.3. De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA
- 1.8.4. De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS
- 1.8.5. VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación

IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV

- 1.9.1. 1.9 CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACION DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV Existe un cronograma de implementación de planes de acción
- 1.9.2. El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción
- 1.9.3. Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.
- 1.9.4 PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV Se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

No.	Parámetro - definición	Variables	Criterio de aval	Aplica Evidencias	Responde los
			SÍ	de su existencia	requerimi
				NO	SÍ
1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV (Tabla de indicadores del PESV)		
		1.10.2.	Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PESV		
		1.10.3.	Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores		
		1.10.4	Están definidas las metas de los indicadores		
		1.10.5	Está definida la periodicidad para la medición de los indicadores		
		1.10.6	Existe indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial		
		1.10.7.	Existen indicadores de Número de accidentes de tránsito		
		1.10.8.	Existen indicadores de mantenimiento preventivo		
		1.10.9.	AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Están definidos los planes de acción que se van auditar del PESV en la organización	
		1.10.10.	Está descrita la metodología para el desarrollo de las auditorías		
		1.10.11.	Están definidos los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías		

TOTAL

100

100,00 0,00

## 2. COMPORTAMIENTO HUMANO

Parámetro - definición No.	Variables	Criterio de aval	Aplica	Evidencias de su existencia	Res requ SÍf
2.1. SELECCIÓN DE CON- DUCTORES	2.1.1. PERFIL DEL CONDUCTOR	Está definido el perfil del conductor en función al tipo de vehículo que va a conducir	SÍf	NO	SÍf
	2.1.2. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	Está documentado el procedimiento de selección de los conductores			
2.2. PRUEBAS DE INGRES	2.2.2.. EXÁMENES MÉDICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos a los conductores			
	2.2.3. IDONEIDAD EN EXÁMENES MÉDICOS	La entidad o persona natural que realiza los exámenes médicos, cuenta con idoneidad (Es un centro médico certificado)			
	2.2.4. EXÁMENES PSI- COSENSO- MÉTRICOS	Está documentado y se han fija- do criterios para la realización de los exámenes psicosensométricos a los conductores			
	2.2.5.. IDONEIDAD EN EXÁMENES PSI COSENSO- MÉTRICOS	La entidad que realiza los exámenes psicosensométricos cuenta con idoneidad			
	2.2.6. PRUEBA TEÓRICA	Está documentado y se han			

fijado criterios para la realización de las pruebas teóricas a los conductores

## DE CONDUCTORES

- 2.2.7. IDONEIDAD EN EXAMENES TEORICOS La entidad o persona natural lque realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad
- 2.2.8.. PRUEBA PRÁCTICA Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas prácticaa a los conductores
- 2.2.9. IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS La entidad o personanatural l que realiza las pruebas prác-ticas a los conductores, cuenta con idoneidad
- 2.2.10. PRUEBAS PSICOTÉCNICAS Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores
- 2.2.11.. IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PSICOTÉCNICAS La entidad o personanatural lque realiza las pruebas psi-cotécnicas a los conductores, cuenta con idoneidad

## 2. COMPORTAMIENTO HUMANO

Parámetro No. definición	Variables	Criterio de aval	Aplica Evidencias de su existencia	Responde a los requerimiento
		SÍ	NO	SÍ

<p>PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES</p>	<p>2.3.1. PRUEBAS PRE-VENTIVAS A CONDUCTORES</p>	<p>Está definida la frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores</p>
	<p>2.3.2. Pruebas médicas de control</p>	
	<p>2.3.3. Pruebas psicosenométricas</p>	
	<p>2.3.4. Pruebas teóricas</p>	
	<p>2.3.5. Pruebas prácticas</p>	
	<p>2.3.6. IDONEIDAD DE LAS PRUEBAS</p>	<p>Está definida la idoneidad de las personas o entidades que realizarían las pruebas de control preventivo a los conductores</p>
<p>2.4. CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL</p>	<p>2.4.1. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL (Conductores propios)</p>	<p>Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial</p>
	<p>2.4.6.</p>	
	<p>2.4.8.</p>	
	<p>2.4.2. Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización</p>	
	<p>2.4.3. Está definido el responsable del programa de capacitación.</p>	
	<p>2.4.4. Incluye temas de normatividad</p>	
	<p>2.4.5. Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano</p>	<p>Incluye temas de cómo actuar frente a accidentes de tránsito.</p>

- 2.4.7. Incluye temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa
  - El programa tiene definida la intensidad horaria.
- 2.4.9. El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización
- 2.4.10 El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos
- 2.4.11. El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros
- 2.4.12. Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación
- 2.4.13. Está definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones
- 2.4.14. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL (Conductores No propios) Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación.
- 2.4.15. Está definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios.

CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES

- 2.5.1 INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la

2.5.

Resolución  
1565.

- 2.5.2 Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.
- 2.5.3 La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.
- 2.5.4 REPORTE DE COMPARENDOS Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores
- 2.5.5 Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.
- 2.5.6 Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.
- 2.5.7 Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.

2. COMPORTAMIENTO HUMANO

No.	Parámetro definición	Variables	Criterio de aval	Aplica Evidencias de su existencia	Responde : los requerimie
			SÍ	NO	SÍ
2.6.	POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA	2.6.1	POLÍTICAS DE CONTROL DE ALCOHOL Y DROGAS	Se han definido los protocolos para los controles de	

alcohol y  
drogas.

- 2.6.2 Se definieron responsables, para la realización de las pruebas.
- 2.6.3 Se han definido los mecanismos para la realización de las pruebas  
Procedimiento
- 2.6.4 Se ha definido la idoneidad de quien realiza las pruebas
- 2.6.5 Se ha definido la periodicidad para la realización de las pruebas
- 2.6.6 Están definidas las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.
- 2.6.7 REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Existe una política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso
- 2.6.8 Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.
- 2.6.9 REGULACION DE LA VELOCIDAD La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la empresa, propios o tercerizados, para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.



- 2.6.10 Se ha fijado unos límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.
- 2.6.11 Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.
- 2.6.12 La empresa cuenta con mecanismos de control de velocidad y los monitorea.
- 2.6.13 POLITICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD Es manifiesta la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y se controla.
- 2.6.14 Los conductores conocen las políticas de cinturón fijadas en la empresa
- 2.6.15 La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de cinturón de seguridad.
- 2.6.16 POLÍTICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL Se ha establecido una política de uso de elementos de protección personal de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir.
- 2.6.17 Los conductores conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa
- 2.6.18 POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDI-RECCIONALES Está expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción
- 2.6.19 La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.
- 2.6.20 Se han fijado sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.

TOTAL

100

100 0

### 3. VEHÍCULOS SEGUROS

No.	Parámetro definición	Variables	Criterio de aval	Aplica	Evidencias de su existencia	Responde a los requerimientos	V p N
3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	3.1.1 HOJAS DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios	SÍ	NO	SÍ	N
		3.1.2	Se cuenta con información como Placas del vehículo, número de motor, ldlometraje – fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, etc.				

### 3. VEHÍCULOS SEGUROS

No.	Parámetro definición	Variables	Criterio de aval	Aplica	Evidencias de su existencia
			SÍ		NO
		3.1.3	SOAT – fecha de vigencia, seguros fechas de vigencia, revisión técnico mecánica, reporte de comparendos.		
		3.1.4	Reporte de incidentes, reporte de accidentes.		
		3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de	

		seguridad activa y pasiva, registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.
	3.1.6 CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS	Se cuenta con una programación para las intervenciones programadas de mantenimiento preventivo a los vehículos
	3.1.7 VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS (TERCEROS)	En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.
	3.1.8 IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.
3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos
3.2		
	3.2.2 PROTOCOLO	MANTENIMIENTO CORRECTIVO En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.
	3.2.3 IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias

									y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.
3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	3.3.1 INSPECCIÓN							Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos.
		3.3.2 PREOPERACIONAL							Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.
		3.3.3							Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.
	TOTAL								100 100 0

#### 4. INFRAESTRUCTURA SEGURA

No.	Parámetro definición	Variables	Criterio de aval	Aplica	Evidencias de su existencia	Responde a los requerimientos	Vigencia
			SÍ		NO	SÍ	NO
4.1.	RUTAS INTERNAS -Vías internas de la empresa, en donde circulan los vehículos	4.1.1 REVISIÓN ENTORNO FÍSICO DONDE SE OPERA	Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión.				
		4.1.2	Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos				
		4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas Demarcadas Iluminadas Separadas de las zonas de circulación			

de los  
vehículos  
Se privilegia  
el paso de  
peatones  
sobre el  
paso  
vehicular

4.1.4

4.1.5

4.1.6

4.1.7

4.1.8 VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS Señalizadas

4.1.9 Demarcadas

4.1.10 Iluminadas

4.1.11 Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos

4.1.12 Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad

4.1.13 PARQUEADEROS INTERNOS Señalizados

4.1.14 Demarcados

4.1.15 Iluminados

4.1.16 Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo

#### 4. INFRAESTRUCTURA SEGURA

Parámetro No. definición	Variables	Criterio de aval	Aplica Evidencias de su existencia	Responde a los requerimientos
		SÍ	NO	SÍ
	4.1.17 MANTENIMIENTO DE SEÑALES	La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento		

		de las vías internas y señalización.
RUTAS EXTERNAS:	4.2.1 ESTUDIO DE RUTAS	Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado “rutogramas”, cuando corresponda.
Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa	Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.	
	4.2.2	
	4.2.3 POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal
	4.2.4	Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.
	4.2.5 APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.
	4.2.6	El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.
	4.2.7 POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN:	La empresa ha establecido mecanismos de socialización e información preventiva y ha desplegado la misma en toda la organización.
		informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas:

TOTAL

## 5. ATENCIÓN A VÍCTIMAS

Parámetro No. definición	Variables	Criterio de aval	Aplica Evidencias de su existencia	Responde los requerimie
ATENCIÓN A VÍCTIMAS 512. 5.1.	5.1.1. PROTOCOLOS	SÍ Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.	NO	SÍ
	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.		
INVESTIGACIÓN DE AC- CIDENTES DE TRÁNSITO 5.2.	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1. Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa		
	5.2.2. ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)		
	5.2.3. LECCIONES APREN- DIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos		

5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Está definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización
5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.
5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.

TOTAL 100 100 0

#### ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN

PILAR	VALOR OBTENIDO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL
2	COMPORTAMIENTO HUMANO
3	VEHÍCULOS SEGUROS
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA
5	ATENCIÓN A VÍCTIMAS
6	VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES
<b>RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO</b>	<b>105%</b>



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 30 de septiembre de 2024 - (Diario Oficial No. 52.869 - 4 de septiembre de 2024)



