



**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
MINISTERIO DEL TRABAJO  
SUPERINTENDENCIA DEL SUBSIDIO FAMILIAR**

**RESOLUCIÓN NÚMERO 0319 DE 2019**  
( 30 MAY 2019 )

*“Por la cual se modifica la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, y se actualiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cuanto a la integración y funciones del Comité Interno de Seguridad Vial (CISV)”.*

**LA SUPERINTENDENTE DEL SUBSIDIO FAMILIAR**

En ejercicio de las atribuciones legales y en especial de las que le confieren los numerales 29, 31 y 32 del artículo 5 del Decreto 2595 de 2012, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y,

**CONSIDERANDO QUE:**

Mediante la Ley 1503 del 29 diciembre de 2011, el Congreso de la República definió los lineamientos generales para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, de tal manera que tanto las organizaciones privadas como las entidades públicas que para el cumplimiento de sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades, posean, contraten, o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores, deberán diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

A través de la Resolución No. 001565 del 6 de junio de 2014, el Ministerio de Transporte expidió la “Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”.

Mediante la Resolución No. 0379 de 2016 la Superintendencia del Subsidio Familiar adoptó como instrumento institucional el Plan Estratégico de Seguridad Vial, y según lo establecido en el numeral 3 “Política de Seguridad Vial” del citado Plan, se comprometió con la seguridad de los funcionarios y contratistas; ya sean conductores, pasajeros y/o peatones, mediante el mejoramiento continuo de la gestión institucional en prevención y seguridad vial, a través de la promoción del autocuidado, el respeto por la vida y el cumplimiento de la normativa legal vigente en materia de tránsito, con la finalidad de reducir la siniestralidad vial de sus integrantes, bajo los siguientes componentes:

1. *Cumplir con la reglamentación establecida en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, que establece como principios rectores la seguridad de los usuarios, la calidad, oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización.*
2. *Lograr conductas seguras por parte de los funcionarios que desempeñen el cargo de conductor mecánico dentro de la entidad, a través de la certificación en manejo preventivo y seguridad vial.*

RESOLUCIÓN NÚMERO 0319 DEL 30 MAY 2019

*“Por la cual se modifica la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, y se actualiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cuanto a la integración y funciones del Comité Interno de Seguridad Vial”.*

3. *Establecer estrategias de sensibilización en materia de seguridad vial para todos los funcionarios y contratistas que utilicen la vía de peatones, pasajeros, conductores de vehículos, motocicletas y bicicletas.*
4. *Actualizar y mantener los mecanismos de control en el mantenimiento preventivo de los automotores de la entidad, frente a los riesgos por fallas mecánicas que puedan ocasionar accidentes viales.*
5. *Establecer los protocolos de atención a víctimas en caso de accidente.*
6. *Disminuir y prevenir los accidentes viales.*
7. *Destinar los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a esta política y su mejora continua.*

Actualmente la Superintendencia del Subsidio Familiar para el desarrollo y cumplimiento de sus funciones, cuenta con un parque automotor conformado por cinco (5) vehículos y una (1) motocicleta de su propiedad, y el día 30 de abril de 2018 suscribió un Acuerdo Colectivo con el Sindicato de Trabajadores, a través del cual se comprometió a suministrar el servicio de transporte a sus funcionarios, desde los paraderos establecidos hasta la sede de la Entidad.

Al existir nuevos actores viales y con el fin de alcanzar los objetivos en materia de seguridad vial definidos por la Entidad en el (PESV), resulta necesario establecer mecanismos de coordinación entre todos los involucrados para evitar, o en su defecto disminuir, los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Al ser el Comité Interno de Seguridad Vial (CISV) el mecanismo de coordinación entre todos los actores viales al interior de la entidad, se requiere actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), en cuanto a la integración y funciones que los miembros del citado Comité deben cumplir tanto para el adecuado diseño, desarrollo, implementación, ejecución y seguimiento de las distintas fases del (PESV), como para la consolidación de la política interna de Seguridad Vial de la Superintendencia del Subsidio Familiar.

En virtud de lo anteriormente señalado, este Despacho

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICAR** el artículo segundo de la Resolución No. 379 del 29 de junio de 2016, el cual quedará así:

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Conformar el Comité Interno de Seguridad Vial de la Superintendencia del Subsidio Familiar (CISV), de la siguiente manera:



RESOLUCIÓN NÚMERO 0319 DEL 30 MAY 2019

*“Por la cual se modifica la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, y se actualiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cuanto a la integración y funciones del Comité Interno de Seguridad Vial”.*

Función	Funcionario
Presidente	Profesional Especializado 2028 Grado 21 del Grupo de Gestión para las Cajas, reubicado en el Grupo de Gestión Administrativa.
Secretaria	Profesional Especializado 2028 Grado 19 del Grupo de Gestión del Talento Humano – encargado del SGSST.
Vocal	Presidente del COPASST
Vocal	Representante de los empleados ante el COPASST
Vocal	Conductor Mecánico 4103 grado 17

**PARÁGRAFO. DESIGNAR** como responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial, al Presidente del Comité Interno de Seguridad Vial de la Superintendencia de Subsidio Familiar (CISV),

**ARTÍCULO SEGUNDO. ADICIONAR** el artículo segundo de la Resolución No. 379 del 29 de junio de 2016 y establecer como funciones de los integrantes del Comité Interno de Seguridad Vial de la Superintendencia del Subsidio Familiar (CISV), las siguientes:

#### **Funciones del Presidente del Comité Interno de Seguridad Vial (CISV).**

1. Asegurar el diseño, implementación, mantenimiento y actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con la normatividad vigente.
2. Liderar a nivel organizacional la implementación y mantenimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, y ejecutar las directrices establecidas por el Comité.
3. Presentar a la Alta Dirección los indicadores de cumplimiento y los resultados obtenidos con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, e informar cualquier necesidad de mejora.
4. Realizar el seguimiento a los indicadores establecidos en el PESV durante los años asignados.
5. Verificar el cumplimiento de las funciones de los integrantes del Comité, a efectos de cumplir los objetivos definidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
6. Tramitar ante el Grupo de Gestión Administrativa la disponibilidad presupuestal para la implementación, mantenimiento y mejora continua de la Política de Seguridad Vial de la entidad.
7. Promover, incentivar y verificar que los funcionarios y contratistas cumplan con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los demás documentos que resulten aplicables.
8. Gestionar ante los coordinadores de cada dependencia de la Entidad, las autorizaciones que se requieran para garantizar la participación de los integrantes del Comité Interno de Seguridad Vial.



RESOLUCIÓN NÚMERO 0319 DEL 30 MAY 2019

*“Por la cual se modifica la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, y se actualiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cuanto a la integración y funciones del Comité Interno de Seguridad Vial”.*

**Funciones de la Secretaria del Comité Interno de Seguridad Vial (CISV).**

1. Convocar las reuniones del Comité, previa solicitud del Presidente.
2. Realizar y llevar el archivo de las actas de cada reunión.
3. Realizar con apoyo del responsable del PESV, el seguimiento a los compromisos pactados en las reuniones del Comité.
4. Consolidar y archivar la documentación en general.

**Funciones de los vocales del Comité Interno de Seguridad Vial (CISV).**

1. Brindar apoyo a los diferentes requerimientos que se generen al interior del Comité.
2. Aportar ideas y generar nuevas estrategias para la divulgación de las medidas de Seguridad Vial.
3. Gestionar actividades encaminadas a la mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
4. Participar en la planificación, revisión y actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**ARTÍCULO TERCERO. NOTIFICAR** esta Resolución a los miembros del Comité Interno de Seguridad Vial (CISV), a todos los servidores públicos y contratistas de la entidad, y a la ciudadanía en general, para lo cual se divulgará la presente Resolución en los canales de difusión masiva con los que cuenta la Entidad.

**ARTÍCULO CUARTO.** La presente resolución rige a partir de la fecha de expedición.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los **30 MAY 2019**

  
**PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA**  
Superintendente del Subsidio Familiar

Elaboró: Juan Felipe Valencia Vásquez.  
Revisó: Coordinador Grupo de Gestión Administrativa.  
Aprobó: Asesor Secretaría General.  
Aprobó: Asesor de Despacho.







**SuperSubsidio**  
Vigilamos tu caja de compensación

## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV).

Edificio World Business Port  
Carrera 69 # 25 B - 44 Pisos 3, 4 y 7

Teléfonos: 3487777 - PBX: 3487800  
[www.ssf.gov.co](http://www.ssf.gov.co) - e-mail: [ssf@ssf.gov.co](mailto:ssf@ssf.gov.co)  
Bogotá D.C, Colombia



**SuperSubsidio**  
Vigilamos tu caja de compensación



El empleo  
es de todos

Mintrabajo

FO- PIN- CODO- 03 Versión 1

2

**YUI ANGELA MORALES ESPINOSA**  
SECRETARIA GENERAL

**FERNANDO VILLALOBOS GAITÁN**  
COORDINADOR DEL GRUPO DE GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO

**DIANA MARCELA OSPINA FLOREZ**  
COORDINADORA DEL GRUPO DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA

## TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE CONTENIDO.....	3
INTRODUCCIÓN.....	8
JUSTIFICACIÓN.....	9
DEFINICIONES.....	10
MARCO NORMATIVO.....	20
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL.....	22
1.1. Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	22
1.1.1. Objetivo General.....	22
1.1.2. Objetivos específicos.....	22
1.1.3. Alcance.....	22
1.1.6. Lineamientos de la alta dirección.....	23
1.2. Comité de Seguridad Vial.....	23
1.2.1. Acta de Comité Institucional de Seguridad Vial.....	23
1.2.2. Objetivo General del comité.....	24
1.2.3. Integrantes del comité.....	24
1.2.4. Roles y funciones.....	24
1.2.5. Frecuencia.....	25
1.3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	25
1.3.1. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	25
1.3.2. Idoneidad del responsable para el desarrollo.....	26
1.4. Política de Seguridad Vial.....	26
1.4.1. Política de Seguridad Vial.....	26
1.5. Divulgación de la Política de Seguridad Vial.....	27
1.5.1. Divulgación de la Política de Seguridad Vial.....	27
1.5.2. Evidencia de la divulgación de la Política de Seguridad Vial.....	27
1.6. Diagnóstico – Caracterización de la entidad.....	28
1.6.1. Actividad Económica.....	28
1.6.2. Tamaño de la empresa.....	28
1.6.3. Segmento al que pertenece.....	29
1.6.4. Análisis de la empresa, personal y desplazamiento.....	29
1.6.5. Servicios que presta la empresa.....	33
1.6.6. Vehículos de la organización.....	35
1.6.6.1 Tipo de vehículos utilizados para el desplazamiento.....	35
1.6.7. Ciudad de operación.....	36



1.6.8.Mecanismos de contratación de vehículos.....	36
1.6.8.1 Contratación de vehículos terceros .....	36
1.6.9.Mecanismo de contratación de conductores.....	40
1.7. Diagnostico – Riesgos Viales .....	40
1.7.1.Instrumento para determinar el riesgo vial .....	40
1.7.1.1 Clasificación de funcionarios según su Rol en la Vía .....	41
1.7.2.Consolidado y Análisis de la encuesta.....	41
1.7.3.Definición de metodología utilizada .....	48
1.7.4.Riesgos viales de operación in-Itinere.....	49
1.7.5.Análisis de riesgos.....	50
1.7.5.1 Datos de siniestralidad.....	51
1.7.6.Definición y clasificación de riesgos viales en la entidad .....	52
1.7.7.Calificación y clasificación de riesgos viales .....	53
1.8. Planes de acción de riesgos viales.....	55
1.8.1.Planes de acción de riesgo viales .....	55
Cronograma de implementación.....	58
1.8.2.Fecha de implementación del cronograma.....	58
1.8.3.Responsables.....	58
1.8.4.Presupuesto para implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	58
1.9. Seguimiento y evaluación de planes de acción.....	58
1.9.1.Indicadores del Plan estratégico .....	58
1.9.2.Responsables de la medición de los indicadores del PESV.....	60
1.9.3.Metodología de las Auditorias .....	60
1.9.4.Periodicidad de la Auditoria .....	61
<b>2. COMPORTAMIENTO HUMANO.....</b>	<b>61</b>
2.1 Procedimiento de selección de conductores.....	61
2.1.1.Perfil del conductor.....	61
2.1.2.Procedimiento de vinculación para conductores .....	62
2.2. Pruebas de ingreso de conductores.....	62
2.2.2.Exámenes médicos .....	62
2.2.3.Idoneidad en exámenes médicos.....	64
2.2.4.Exámenes Psicosenométricos.....	64
2.2.5.Idoneidad en exámenes Psicosenso-métricos.....	64
2.2.6.Prueba teórica .....	64
2.2.7.Idoneidad en Exámenes teóricos .....	64
2.2.8.Prueba practica .....	65
2.2.9.Idoneidad en Exámenes teóricos .....	65





2.2.10. Prueba Psicotécnicas .....	65
2.2.11. Idoneidad en la prueba Psicotécnicas .....	65
2.3. Capacitación en seguridad vial .....	65
2.3.1. Programa de Capacitación en seguridad vial.....	65
2.3.2. Cronograma de formación.....	67
2.3.3. Responsable del programa de capacitación .....	67
2.3.4. Temas de normatividad legal y sensibilización .....	67
2.3.5. Requisitos de la capacitación .....	67
2.4. Control de documentación de conductores.....	68
2.4.1. Información de los conductores.....	68
2.4.2. Protocolo control documentos de conductores propios y tercerizados.....	68
2.4.3. Registro de infracciones a las normas de tránsito.....	69
2.5. Políticas de regulación de la entidad.....	69
2.5.1. Programa consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.....	70
2.5.3. Política de Regulación de horas de conducción y descanso.....	73
2.5.4. Política de Regulación de la velocidad.....	74
2.5.5. Política de Regulación del Uso obligatorio del cinturón de seguridad .....	75
2.5.6. Política Uso de equipos de comunicación mientras se conduce .....	76
2.5.7. Elementos de protección personal.....	77
3. VEHÍCULOS SEGUROS .....	77
3.1. Mantenimiento preventivo .....	77
3.1.1. Hojas de Vida de los vehículos.....	77
3.1.2. Base de datos información vehículos .....	78
3.1.3. Documentos al día vehículo .....	78
3.1.4. Reporte de incidentes y accidentes .....	78
3.1.5. Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento .....	78
3.1.6. Cronograma de intervenciones de vehículos propios.....	78
3.1.7. Verificación de mantenimiento para vehículos afiliados (terceros).....	79
3.1.8. Idoneidad personal que realiza mantenimientos preventivos.....	79
3.2. Mantenimiento correctivo .....	79
3.2.1. Registro de mantenimiento correctivo.....	79
3.2.2. Protocolo en caso de fallas del vehículo.....	79
3.2.3. Idoneidad personal que realiza mantenimientos correctivos.....	80
3.3. Chequeo preoperacional .....	80
3.4. Apoyo Tecnológico.....	80
4. INFRAESTRUCTURA SEGURA .....	81



4.1. Infraestructura Interna .....	81
4.1.1. Planos de las vías internas .....	81
4.1.2. Conflicto de circulación entre vehículos, peatones, parqueadero. ....	83
4.1.3. Zonas peatonales señalizadas .....	83
4.1.4. Zonas peatonales iluminadas .....	83
4.1.5. Revisión entorno físico.....	84
4.1.6. Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones .....	84
4.1.7. Zonas de ingreso y salida de vehículos .....	84
4.1.8. Parqueaderos.....	84
4.1.9. Estudio de rutas .....	85
4.1.10. Mantenimiento de la señalización .....	91
4.1.11. Infraestructura externa .....	92
5. ATENCION EN ACCIDENTES DE TRANSITO .....	92
5.1. Atención a víctimas .....	92
5.1.1. Atención a víctimas en accidentes de transito .....	92
5.1.2. Divulgación de protocolos .....	95
5.2. Investigación de accidentes de transito .....	96
LISTADO DE ANEXOS.....	97

## TABLAS

Tabla 1 Integrantes Comité Institucional de Seguridad Vial .....	24
Tabla 2. Plan para la Divulgación de la Política de Seguridad Vial. ....	27
Tabla 3. Tamaño de la entidad.....	28
Tabla 4 Procesos de la entidad.....	32
Tabla 5 Desplazamientos.....	32
Tabla 6 Clasificación de vehículos .....	35
Tabla 7 Clasificación de vehículos Rutas.....	36
Tabla 8 Sedes de la entidad.....	36
Tabla 9. Rol en la Vía.....	41
Tabla 10 Información conductores de la entidad.....	50
Tabla 11. Resultados del análisis.....	51
Tabla 12. Riesgos por hábitos.....	52
Tabla 13. Riesgos por entorno .....	53
Tabla 14. Valoración del riesgo.....	55
Tabla 15. Planes de acción PESV .....	58
Tabla 16 Indicadores del PESV .....	60
Tabla 17 Políticas de regulación de la entidad.....	70

## INTRODUCCIÓN

### Problemática de la seguridad vial

El informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial presentado por Organización Mundial de la Salud (OMS), indicó que las lesiones causadas por accidentes de tránsito son la octava causa mundial de muerte y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte generando graves problemas a la salud pública y desarrollo mundial; en ese mismo año se estableció como uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), su principal objetivo es el de reducir a la mitad el número de traumatismo y muertes a nivel mundial. En Colombia para el año 2017, se registraron 46.869 casos atendidos y reportados, que tuvieron como causa accidentes de transporte. El 14,41% de estos casos terminaron en muertes y el 85,59% fueron lesiones no fatales. Según el Instituto Nacional de Medicina Legal, eso deja en evidencia que en Colombia mueren diariamente 19 personas por siniestros viales y 110 resultan lesionadas.

Este documento tiene como propósito establecer y unificar políticas y lineamientos para disminuir los riesgos y peligros viales de todo el personal directivo, administrativo y operativo de la Superintendencia del Subsidio Familiar, este plan está enfocado en incluir a todas las personas y operaciones expuestas de manera directa o indirecta a los peligros viales.

Teniendo en cuenta que los factores de riesgo inmersos dentro tránsito son demasiado elevados y, son causa de un porcentaje alto de accidentalidad y fatalidad en las ciudades dentro del territorio nacional, es por eso que La Superintendencia del Subsidio Familiar, dando, no solo cumplimiento a la Ley 1503 de 2011, y llevando a cabo los lineamientos de la Resolución 1565 del 6 de junio de 2014, está comprometida con la implementación de acciones que permitan reducir los accidentes e incidentes dentro del tránsito en las diferentes ciudades donde se movilizan nuestros vehículos o aquellos contratados que se utilizan para el servicio de nuestros servidores.



## JUSTIFICACIÓN

En la medida en que la organización, inicie un proceso de empoderamiento, de concientización en torno a la seguridad vial como responsabilidad de todos, al comportamiento que acate y respete las normas y logremos entender que la prioridad vial la tiene la vida, nos acercaremos a una convivencia armónica, donde entre otras evidencias se encuentra que:

- Se reduce significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- Bajan los niveles de accidentalidad, morbilidad y mortalidad.
- Mejora la eficiencia de los sistemas de transporte.
- Se incrementa la fluidez de la movilidad en las vías rurales y urbanas.
- Se reduce el lucro cesante, producto de la inmovilidad de vehículos colisionados.
- Evitamos el costo de los deducibles de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación.
- Se evita pagos de honorarios administrativos y de abogados, para comparecer en audiencias o durante la investigación, o incluso incapacidades.
- Disminuimos tiempos de viaje y costo de los tráficos obstruidos.
- Se mejora la calidad del servicio público de transporte de personas y de mercancías.
- Optimizamos los costos de operación de la flota.
- Protegemos la imagen corporativa y los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito.



## DEFINICIONES

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

**Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

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

**Actividad no rutinaria:** Actividad que forma parte de la operación normal de la entidad, se ha planificado y es estandarizable (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud en el trabajo).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

**ARL:** administradora de riesgos laborales.

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

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

**Bahía de estacionamiento:** Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

**Competencia:** atributos personales y aptitud demostrada para aplicar conocimientos y habilidades. (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud en el trabajo).

**Consecuencia:** resultado, en términos de lesión o enfermedad de la materialización de un riesgo, expresado cualitativamente o cuantitativamente. (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud en el trabajo).

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

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

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



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

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

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

**Elementos de protección personal (EPP):** dispositivo que sirve como barrera entre un peligro y alguna parte del cuerpo de una persona. (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud en el trabajo).

**Emergencia:** Es aquella situación de peligro o desastre o la inminencia del mismo, que afecta el funcionamiento normal de la empresa. Requiere de una reacción inmediata y coordinada de los trabajadores, brigadas de emergencias y primeros auxilios y en algunos casos de otros grupos de apoyo dependiendo de su magnitud. (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**Identificación de peligro:** proceso para reconocer si existe un peligro y definir sus características. (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud en el trabajo).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**Seguridad Activa:** se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. (Resolución 1565 de 2014, Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial)

**Seguridad Pasiva:** son elementos del vehículo automotor que reduce los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los daños a los ocupantes del vehículo. (Resolución 1565 de 2014, Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial)

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

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

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

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



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

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

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

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

**Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

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

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

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

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

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

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

**Zona de estacionamiento restringido:** Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y



comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados. (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

## MARCO NORMATIVO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Superintendencia del Subsidio Familiar, tiene como referencias legales las siguientes normas:

**Ley 769 de 2002.** "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

**Ley 1383 de 2010.** "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones".

**Artículos 244 y 276 de la Ley 1450 de 2011.** "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014". (Plan Nacional de Desarrollo anterior).

**Ley 1503 de 2011.** "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".

**Ley 1548 de 2012.** "Por la cual se modifica la Ley 769 del 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones".

**Decreto 1295 de 1994.** "Por el cual se determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales".

**Decreto 2851 de 2013.** "Por la cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones".

**Resolución Conjunta 1016 del 31 de marzo de 1989 de los Ministerios del Trabajo y Seguridad Social y de Salud.** "Por la cual se reglamenta la organización, 5 funcionamiento y forma de los Programas de Salud Ocupacional que deben desarrollar los patronos o empleadores en el país".

**Resolución 1050 del 05 de mayo de 2004 del Ministerio de Transporte.** "Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la regulación del Tránsito en





Calles, Carreteras y Ciclo rutas de Colombia, de conformidad con los artículos 5°, 113, 115 y el párrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002”.

**Resolución Conjunta 3500 del 21 de noviembre de 2005 de los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.** “Por la cual se establecen las condiciones mínimas que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para realizar las revisiones técnico-mecánica y de gases de los vehículos automotores que transitan por el territorio nacional”. Modificada parcialmente por las Resoluciones 2200 del 30 de mayo de 2006, 5975 del 28 de diciembre de 2006 y 0015 del 5 de enero de 2007 de los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

**Resolución Conjunta 4062 del 28 de septiembre de 2007 de los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.** “Por la cual se modifica parcialmente la Resolución 3500 del 21 de noviembre de 2005, modificada por las Resoluciones 2200 del 30 de mayo de 2006, 5975 del 28 de diciembre de 2006 y 15 del 5 de enero de 2007”.

**Resolución 2346 del 11 de Julio de 2007 del Ministerio de la Protección Social.** “Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales”.

**Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Transporte.** “Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”.

**Resolución 1565 del 6 de junio de 2014 del Ministerio de Transporte.** “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”.

## 1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

### 1.1. Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial

#### 1.1.1. Objetivo General

Contribuir con la prevención y atención de accidentes viales derivados de los desplazamientos que realizan los colaboradores de la Superintendencia del Subsidio Familiar, estableciendo acciones concretas que impacten positivamente sobre la seguridad vial de la entidad. Para su implementación y ejecución se contará con los recursos humanos, financieros, de infraestructura y tecnológicos, los cuales se ponen a disposición para el cumplimiento del objetivo general.

#### 1.1.2. Objetivos específicos

- Establecer los lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV- de la Superintendencia del Subsidio Familiar, con el fin de promover comportamientos seguros en la vía, por parte de los funcionarios de la entidad.
- Sensibilizar a todo el personal, acerca de la responsabilidad y compromiso con la seguridad vial, mediante actividades efectivas que aseguren la competencia laboral, logrando así contar con personal capacitado en el tema.
- Garantizar el cumplimiento del programa de mantenimiento de los vehículos.
- Mejorar las condiciones de señalización, demarcación e iluminación de las áreas internas de la entidad e identificar en el entorno, los puntos críticos en la infraestructura externa como estrategia de prevención del riesgo vial.
- Reducir el número de accidentes viales para disminuir las pérdidas humanas y materiales de la entidad y la nación.

#### 1.1.3. Alcance

Aplica para todos los servidores, contratistas y demás personal de la Superintendencia del Subsidio Familiar que, en ejercicio de su labor, sean usuarios de la vía en su rol de peatón, pasajero o conductor, así como los proveedores que presten servicios de transporte.

#### 1.1.4. Visión del PESV

La Superintendencia del Subsidio Familiar será reconocida por su gestión y compromiso permanente a la seguridad vial de cada uno de los actores viales de la entidad y contribuirá de manera excepcional al logro de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, orientando la conducta humana hacia una convivencia armoniosa, responsable y de mutuo respeto entre todos los usuarios de la vía.

### 1.1.5. Misión del PESV

Corresponde a la Superintendencia del Subsidio Familiar como entidad pública, el deber legal de cumplir las obligaciones señaladas en la Ley 1503 de 2011 y las reglamentarias, y la función de adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, disponer lo necesario para su aplicación en favor de la seguridad vial, la protección de la vida en la vía, la prevención de accidentes de tránsito y la seguridad y salud de todo el personal de la entidad.

23

### 1.1.6. Lineamientos de la alta dirección

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas.

La entidad en cabeza del Superintendente de Subsidio Familiar, se compromete a cumplir con los lineamientos, políticas y esfuerzo en materia de seguridad vial, orientadas a promover, implementar y mantener aquellas acciones que busquen la toma de conciencia de todo el personal de la entidad, en relación a su rol en la vía y las responsabilidades que ello representa.

En coherencia con este compromiso y en cumplimiento de su función y rol en la entidad el Representante Legal ha designado mediante resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016 a la Coordinación del grupo de Gestión Administrativa, para liderar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, brindando los recursos necesarios para esta actividad e involucrando a las diferentes áreas de la entidad, para que participen activamente en el cumplimiento del mismo.

## 1.2. Comité de Seguridad Vial

La Superintendencia del Subsidio Familiar entendiendo la importancia del trabajo interdisciplinario para el éxito del Plan Estratégico de Seguridad Vial, ha conformado un Comité de Seguridad Vial que se encargara del diseño, definición, implementación y medición de las acciones que permitan generar conciencia en los servidores, contratistas y demás personal, con el fin de lograr los objetivos a favor de la mitigación de accidentes de tránsito en la entidad.

### 1.2.1. Acta de Comité Institucional de Seguridad Vial

Mediante la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, formalmente se estableció el Comité Institucional de Seguridad Vial de la Superintendencia del Subsidio Familiar, actualizada por la Resolución 319 del 30 de mayo de 2019.

**Anexo N.º 1** Resolución 0319 de 2019 “Por el cual se modifica la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, y se actualiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cuanto a integración y funciones del Comité Interno de Seguridad Vial (CISV)”.

### 1.2.2. Objetivo General del comité

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

### 1.2.3. Integrantes del comité

Función	Funcionario
Presidente	Profesional Especializado 2028 Grado 21 del Grupo de Gestión para las cajas, reubicado en el Grupo de Gestión Administrativa
Secretaria	Profesional especializado 2028 grado 19 (Grupo de Gestión del Talento Humano - encargada del SGSST)
Vocal	Presidente del COPASST
Vocal	Representante de los empleados del COPASST
Vocal	Conductor Mecánico 4103 grado 17

**Tabla 1 Integrantes Comité Institucional de Seguridad Vial**

### 1.2.4. Roles y funciones

Las funciones del comité institucional de seguridad vial deberán ser:

**Presidente:**

- Asegurar el diseño, implementación, mantenimiento y actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con la normatividad vigente.
- Liderar a nivel organizacional la implementación y mantenimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, y ejecutar las directrices establecidas por el Comité.
- Presentar a la Alta Dirección los indicadores de cumplimiento y los resultados obtenidos con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, e informar cualquier necesidad de mejora.
- Realizar el seguimiento a los indicadores establecidos en el PESV durante los años asignados.
- Verificar el cumplimiento de las funciones de los integrantes del Comité, a efectos de cumplir los objetivos definidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Tramitar ante el Grupo de Gestión Administrativa la disponibilidad presupuestal para la implementación, mantenimiento y mejora continua de la Política de Seguridad Vial de la entidad.



- Promover, incentivar y verificar que los funcionarios y contratistas cumplan con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los demás documentos que resulten aplicables.
- Gestionar ante los coordinadores de cada dependencia de la Entidad, las autorizaciones que se requieran para garantizar la participación de los integrantes del Comité Interno de Seguridad Vial.

### **Secretaria.**

- Convocar a reuniones del comité previa solicitud del presidente.
- Realizar y llevar el archivo de las actas de cada reunión.
- Realizar con apoyo del responsable del PESV, el seguimiento a los compromisos pactados en las reuniones del Comité.
- Consolidar y archivar la documentación en general.

### **Vocal.**

- Brindar apoyo a los diferentes requerimientos que se generen al interior del comité.
- Aportar ideas y generar nuevas estrategias para la divulgación de las medidas de Seguridad Vial.
- Gestionar actividades encaminadas a la mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Participar en la planificación, revisión y actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

#### **1.2.5. Frecuencia**

El Comité Institucional de Seguridad Vial de la entidad deberá sesionar de manera ordinaria dos (2) veces al año y de forma extraordinaria cuando así lo solicite el presidente. Estas reuniones estarán sustentadas con el acta respectiva.

### **Anexo N.º 2 Acta de reunión Comité.**

#### **1.3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial**

##### **1.3.1. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial**

El funcionario Oscar Ruíz Jaime profesional especializado Grado 2028-21, Contador Público Título especialista en Revisoría Fiscal y Contraloría, ha sido designado de acuerdo con lo establecido en la resolución No. 0319 del 30 de mayo de 2019 como responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Superintendencia del Subsidio Familiar.

### 1.3.2. Idoneidad del responsable para el desarrollo

El responsable del desarrollo y seguimiento cuenta con experiencia en el sector público y privado, en su hoja de vida reposa la información, la cual se encuentra ubicada en el área de gestión del talento humano.

El responsable del Comité de Seguridad Vial es el Contador Público Oscar Ruiz Jaime en entidades específicas en el transporte público.

**Anexo N.º 3** Hoja de vida del responsable del PESV.

### 1.4. Política de Seguridad Vial

#### 1.4.1. Política de Seguridad Vial

La Superintendencia del Subsidio Familiar promoviendo la prevención de los accidentes de tránsito se compromete con la seguridad de los funcionarios, ya sean conductores y/o pasajeros, mediante el mejoramiento continuo de la gestión, el desempeño en seguridad vial y el cumplimiento de la normatividad vial establecida a nivel nacional y local, fomentando el autocuidado, el respeto por la vida e invitando a todos sus colaboradores a cumplir y participar de las actividades del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad, bajo los siguientes componentes:

- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la ley 769 de 2002, que se enmarca en principios de seguridad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.
- Lograr conductas seguras por parte de los funcionarios dentro de la entidad, a través de la certificación en manejo preventivo y seguridad vial.
- Establecer estrategias de sensibilización a todos los funcionarios que utilicen la vía de peatones, pasajeros, conductores de vehículos, motocicletas y bicicletas en materia de seguridad vial.
- Actualizar y mantener los mecanismos de control en el mantenimiento preventivo de los automotores de la entidad, frente a los riesgos por fallas mecánicas que puedan ocasionar accidentes viales.
- Establecer los protocolos de atención a víctimas en caso de accidente
- Disminuir y prevenir los accidentes viales.
- Destinar los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a esta política y una mejora continua.

La política de seguridad vial se adecua al propósito de la entidad desarrollando la política de la Administración Distrital en el marco del Plan Nacional de Desarrollo soportado en la ley 1505 de 2011.

**Anexo N.º 4** Política de Seguridad Vial.

## 1.5. Divulgación de la Política de Seguridad Vial

### 1.5.1. Divulgación de la Política de Seguridad Vial

Una vez promulgada, fechada y firmada la Política de Seguridad Vial, la Superintendencia de Subsidio Familiar, se compromete a:

- Divulgar la política de seguridad vial al interior de la entidad.
- Mantenerla accesible, visible y disponible como información documentada para todas los funcionarios y contratistas que integran la entidad.
- Difundirla, informarla y comunicarla a todos los niveles de la entidad mediante folletos, correos electrónicos, memorandos, charlas informativas, carteleras, medios audiovisuales y pagina web de la entidad.
- Revisarla como mínimo una vez al año y de requerirse, actualizarla acorde con las necesidades de seguridad vial, normativa legal vigente y políticas de la entidad.

Que se va a divulgar	La Política de Seguridad Vial.
A quien se debe comunicar	A los servidores, contratistas y demás personal de la Superintendencia del Subsidio Familiar, que, en ejercicio de su labor, sean usuarios de la vía en su rol de peatón, pasajero o conductor, así como los proveedores que presten servicios de transporte.
Como se va a comunicar	Se realizará divulgación por medio electrónico institucional.
Registro	Correo electrónico- <a href="mailto:ssf@ssf.gov.co">ssf@ssf.gov.co</a> Página Web- <a href="http://www.ssf.gov.co/">http://www.ssf.gov.co/</a>

**Tabla 2.** Plan para la Divulgación de la Política de Seguridad Vial.

### 1.5.2. Evidencia de la divulgación de la Política de Seguridad Vial

Dando cumplimiento a la Resolución No. 1565 de 2014, la Superintendencia de Subsidio Familiar mediante la comunicación Interna y correo electrónico, notificará a los colaboradores de la entidad la Política de Seguridad Vial.

Aviso general

SS servicios servicios  
mar 2/07, 9:49 a.m.  
Andrea del Pilar Acero Alvarez; Hermann David Acero Mesa; Iacostaa@ssf.gov.co; Martha Aurora Acuña Gari; Olga Lucia Agudelo Mahecha; Marcela Haydee Aguilar Rodríguez; +203 destinatarios

**Aviso general**

Estimado/a Miguel Angel Díaz Losada,

Tiene un aviso relativo al expediente: 1050/2019/PGEN

AVISO GENERAL: Buenos Días.  
Para su conocimiento, comunicación y demás que corresponda envío en el archivo adjunto, la resolución de la referencia: Resolución número 0319 del 30 de mayo de 2019. "Por la cual se modifica la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, y se actualiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y funciones del Comité Interno de Seguridad Vial".

Atentamente,  
MIGUEL ÁNGEL DÍAZ LOSADA  
Grupo de Gestión Documental y Notificaciones

Para más información acceda a la plataforma pulsando el siguiente enlace: <https://otss.ssf.gov.co:443/PortalEmpleado/>.

Atentamente, Superintendencia del Subsidio Familiar

AVISO LEGAL: Este correo electrónico contiene información confidencial de la SUPERINTENDENCIA DEL SUBSIDIO FAMILIAR. Si Usted no es el destinatario, le informamos que no podrá usar, retener, imprimir, copiar, distribuir o hacer público su contenido, en caso de hacerlo, podría tener consecuencias legales como las contenidas en la Ley 1273/2009 y todas las que le apliquen. Si ha recibido este correo por error, por favor infórmenos a [oficinatic@ssf.gov.co](mailto:oficinatic@ssf.gov.co) y bórralo. Si usted es el destinatario, le solicitamos mantener reserva sobre el contenido, los datos o información de contacto del remitente y en general sobre la información de este documento y/o archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita.

**Anexo N.º 5 Correo de divulgación de la Política de Seguridad Vial**

**1.6. Diagnóstico – Caracterización de la entidad**

**1.6.1. Actividad Económica**

La Superintendencia del Subsidio Familiar es una entidad estatal de la orden nacional adscrita al Ministerio de Trabajo de acuerdo a lo establecido en la Ley 25 de 1981, cuyas funciones misionales están definidas en el Decreto 2595 de 2012 y pueden ser resumidas en el ejercicio de la inspección, vigilancia y control de las Cajas de Compensación Familiar, organizaciones y entidades recaudadoras y pagadoras del subsidio familiar, en cuanto al cumplimiento de este servicio y sobre las entidades que constituyan o administren una o varias entidades sometidas a su vigilancia, con el fin de preservar la estabilidad, seguridad y confianza del sistema del subsidio familiar para que los servicios sociales a su cargo lleguen a la población de trabajadores afiliados y sus familias bajo los principios de eficiencia, eficacia, efectividad y solidaridad en los términos señalados en la Ley. Por ser una entidad estatal no está inscrita en la CCB.

**Anexo N.º 6 RUT.**

**1.6.1.1. Tamaño de la empresa**

Cantidad de empleados de planta y contratistas.

TIPO DE VINCULACIÓN	SEDE 1 y SEDE 2
Planta	146
Contrato de prestación de servicios	23
<b>TOTAL</b>	<b>169</b>

Sede Edificio World Business Port Cra 69 No. 26B-44 Pisos 3, 4 y 7.

**Tabla 3.** Tamaño de la entidad



### 1.6.2. Segmento al que pertenece

La Superintendencia del Subsidio Familiar pertenece al sector público.

### 1.6.3. Análisis de la empresa, personal y desplazamiento

La Superintendencia del Subsidio Familiar se encuentra organizada en veintitrés (23) procesos, contando con personal de planta y contratado para las diferentes actividades.

N	PROCESOS	CARGOS	SEDE
1	Grupo de Gestión Administrativa	Profesional Especializado- Coordinador	1
		Técnico Administrativo	2
		Profesional Especializado	2
		Contratista	1
2	Grupo de Gestión Documental y Notificaciones	Profesional Especializado	2
		Técnico Administrativo	2
		Auxiliar de Servicios Generales	3
		Profesional Especializado- Coordinador	1
		Contratista	3
3	Grupo de Gestión Contractual	Profesional Especializado- Coordinador	1
		Técnico Administrativo	1
		Profesional Especializado	3
		Contratista	1
4	Grupo de Gestión de Talento Humano	Profesional Especializado- Coordinador	1
		Contratista	1
		Técnico Administrativo	2
		Secretario Ejecutivo (A)	2



		Profesional Especializado	3
		Profesional Universitario	2
5	Grupo de Gestión Financiera	Técnico Administrativo	1
		Profesional Especializado	3
		Profesional Universitario	3
		Profesional Especializado- Coordinador	1
6	Oficina de Control Interno	Jefe de Oficina	1
		Contratista	2
		Profesional Especializado	3
		Profesional Universitario	1
7	Oficina de Protección al Usuario	Jefe de Oficina	1
		Técnico Administrativo	1
		Auxiliar Administrativo	1
		Profesional Especializado	1
		Profesional Universitario	1
		Contratistas	4
8	Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	Jefe de Oficina	1
		Profesional Especializado	5
		Profesional Universitario	1
		Auxiliar Administrativo	1
		Contratista	6
9	Secretaría General	Contratistas	1
		Profesional Especializado	1
		Auxiliar Administrativo	1
		Conductores Mecánicos	1



		Secretario General de Superintendencia	1
10	Superintendencia delegada para la Responsabilidad Administrativa y las Medidas Especiales	Profesional Especializado	6
		Conductores Mecánicos	1
		Superintendente delegado	1
		Secretaria	1
		Auxiliar de Servicio	1
		Contratista	2
11	Despacho Superintendente	Asesor	3
		Secretario Ejecutivo	1
		Profesional Especializado	4
		Conductores Mecánicos	1
		Superintendente	1
		Contratistas	2
		Auxiliar de Servicios	1
12	Superintendencia delegada de las Cajas de Compensación Familiar	Superintendente delegado	1
		Profesional Especializado	4
		Conductores Mecánicos	1
		Secretario Ejecutivo	1
13	Dirección de Gestión Financiera y Contable de las Cajas de Compensación Familiar	Profesional Especializado	11
		Técnico Administrativo	1
		Director	1



14	Dirección para la Gestión de las Cajas de Compensación Familiar	Profesional Especializado	10
		Auxiliar Administrativo	1
		Director	
15	Superintendencia Delegada de Estudios Generales y de Evaluación de Proyectos de las Cajas de Compensación Familiar	Profesional Especializado	10
		Conductores Mecánicos	1
		Auxiliar Administrativo	2
		Contratista	4
		Superintendente delegado	1
16	Oficina Asesora Jurídica	Profesional Especializado	5
		Técnico Administrativo	3
		Contratista	1
		Auxiliar Administrativo	1
		Jefe de Oficina	
17	<b>Oficina Asesora de Planeación</b>	Profesional Especializado	5
		Jefe de Oficina	1
		Contratista	2
<b>TOTAL, DE FUNCIONARIOS</b>			<b>169</b>

SEDE Edificio World Business Port Cra 69 No. 26B-44 Pisos 3, 4 y 7.

**Tabla 4** Procesos de la entidad.

<b>DESPLAZAMIENTOS</b>	<b>CARGOS</b>	<b>SEDE 1</b>
En vehículos de la entidad	Alta dirección de la entidad	5
	Conductor Mecánico	5
En servicio de rutas	Personal de Planta	119
En autos propios	Personal de Planta y Contratistas	20
Peatones	Contratistas	15
En bicicleta	Personal de Planta	5
<b>TOTAL, DE FUNCIONARIOS</b>		<b>169</b>

**Tabla 5** Desplazamientos.

#### 1.6.4. Servicios que presta la empresa

Funciones misionales están definidas en el Decreto 2595 de 2012.

1. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones constitucionales y legales relacionadas con la organización y funcionamiento de las Cajas de Compensación Familiar; las demás entidades recaudadoras y pagadoras del subsidio familiar, en cuanto al cumplimiento de este servicio y las entidades que constituyan o administren una o varias de las entidades sometidas a su vigilancia, siempre que comprometan fondos del subsidio familiar.
2. Reconocer, suspender o cancelar la personería jurídica de las entidades sometidas a su vigilancia.
3. Velar por el cumplimiento de las normas y principios relacionados con la eficiencia, eficacia y solidaridad y el control de gestión de las Cajas de Compensación Familiar o las entidades que estas constituyan, administren o participen, como asociadas o accionistas, con relación a la prestación de los servicios sociales a su cargo.
4. Instruir a las entidades vigiladas sobre la manera como deben cumplirse las disposiciones que regulan su actividad en cuanto, sujetos vigilados, fijar criterios técnicos y jurídicos que faciliten el cumplimiento de las normas que le compete aplicar y señalar los procedimientos para su cabal aplicación.
5. Velar por que no se presenten situaciones de conflictos de interés entre las entidades sometidas a su control y vigilancia y entre éstas con terceros y velar por el cumplimiento del régimen de incompatibilidades e inhabilidades para el ejercicio de funciones directivas y de elección dentro de la organización de las entidades bajo su vigilancia.
6. Emitir las órdenes necesarias para que se suspendan de inmediato prácticas ilegales o no autorizadas o prácticas inseguras que así sean calificadas por la autoridad de control y se adopten las correspondientes medidas correctivas y de saneamiento.
7. Fijar con sujeción a los principios y normas de contabilidad, generalmente aceptados en Colombia, los mecanismos y procedimientos contables que deben adoptar las Cajas de Compensación Familiar.
8. Velar por el adecuado financiamiento y aplicación de los recursos que administran las Cajas de Compensación Familiar conforme las diferentes operaciones que se les autoriza a realizar en forma directa o a través de terceros.



9. Velar porque no se presente evasión y elusión de los aportes por parte de los afiliados al Sistema de Cajas de Compensación; en tal sentido podrá solicitar la información necesaria a las entidades rectoras del régimen general de pensiones, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a las entidades recaudadoras territoriales y a otras entidades que reciban contribuciones sobre la nómina y suscribir los convenios de cooperación que se considere necesario para el debido cumplimiento de la función.
10. Velar porque las entidades vigiladas suministren a los usuarios la información necesaria para lograr la mayor transparencia en las operaciones que realicen, de suerte que les permita, a través de elementos de juicio claro y objetivo, escoger las mejores opciones del mercado.
11. Velar por que las entidades vigiladas cumplan con la política formulada en la materia por el Gobierno Nacional.
12. Publicar los estados financieros e indicadores de gestión de las entidades sometidas a su control, en los que se demuestre la situación de cada una de éstas y la del sector en su conjunto.
13. Practicar visitas de inspección a las entidades vigiladas con el fin de obtener un conocimiento integral de su situación financiera, del manejo de los negocios, o de aspectos especiales que se requieran, para lo cual se podrán recepcionar declaraciones, allegar documentos y utilizar los demás medios de prueba legalmente admitidos y adelantar las investigaciones a que haya lugar.
14. Liquidar de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la ley 25 de 1981 la contribución que le corresponda a cada una de las entidades sometidas a su vigilancia.
15. Impartir las instrucciones que considere necesarias sobre la manera como los revisores fiscales, auditores internos y contadores de los sujetos de inspección y vigilancia deben ejercer su función de colaboración con la Superintendencia.
16. Imponer a las instituciones respecto de las cuales tenga funciones de inspección y vigilancia, a los administradores, empleados o revisor fiscal de las mismas, previo el debido proceso, las multas a que hace referencia la Ley 789 de 2002 y las disposiciones que la modifiquen o adicionen.
17. Imponer en desarrollo de sus funciones, las sanciones por violaciones legales, reglamentarias o estatutarias, en los términos y condiciones señalados en la Ley 789 de 2002 y en las normas que la modifiquen o adicionen.
18. Reglamentar la cesión de activos, pasivos y contratos y demás formas de reorganización institucional, como instrumento de liquidación o gestión de una

Caja de Compensación Familiar; así como toda clase de negociación de bienes inmuebles de su propiedad.

19. Vigilar que las Cajas de Compensación Familiar, faciliten, cedan, den en préstamo o entreguen a título gratuito o a precios subsidiados, bienes o servicios a cualquier persona natural o jurídica.
20. Garantizar que aquellas entidades públicas que administran directamente los recursos del subsidio familiar por autorización expresa de la ley, cumplan con la destinación porcentual a los programas de régimen subsidiado de salud, al Fondo de Vivienda de Interés Social - FOVIS, jornada escolar complementaria, atención integral a la niñez, educación formal, subsidio en dinero y programas de apoyo al desempleo de acuerdo con las normas vigentes.
21. Expedir el reglamento al que deben sujetarse las entidades vigiladas en relación con sus programas publicitarios con el propósito de ajustarlos a las normas vigentes, a la realidad jurídica y económica del servicio promovido y para prevenir la propaganda comercial que tienda a establecer competencia desleal.
22. Intervenir las Cajas de Compensación Familiar, cuando se trate de su liquidación, conforme las normas previstas en las normas que regulan la materia y en el Estatuto Orgánico para el Sistema Financiero en lo que le sea aplicable.
23. Fijar los criterios generales para la elaboración, control y seguimiento de los presupuestos de las Cajas de Compensación como una guía para su buena administración.
24. Las demás que le sean asignadas en la ley.

### 1.6.5. Vehículos de la organización

#### 1.6.6.1 Tipo de vehículos (automóvil y motocicleta) utilizados para el desplazamiento.

##### Propios

CLASE	TIPO	CANTIDAD
Automóvil	Camioneta	4
Automóvil	Sedan	1
Motocicleta	Naked	1

**Tabla 6** Clasificación de vehículos.

Los vehículos relacionados anteriormente son propiedad de la entidad y son designados únicamente a la alta dirección de la entidad. Los conductores que operan los vehículos mencionados hacen parte de la Planta de personal como funcionarios con cargo conductor mecánico.

## Contratados

Estos Automóviles fueron contratados para la prestación de transporte para los funcionarios de planta divididos en 15 rutas, el servicio es prestado por la empresa de transporte especial ARITUR LTDA.

CLASE	TIPO	CANTIDAD
Automóvil	Microbús	13
Automóvil	Buseta	1
Automóvil	Camioneta	1

**Tabla 7** Clasificación de vehículos Rutas

Los servicios de transporte de rutas están controlados bajo los requisitos establecidos por la entidad en el Manual del SG-SST para Contratistas.

### Anexo N.º 7 Manual del SG SST para Contratistas

#### 1.6.6. Ciudad de operación

La Superintendencia del Subsidio Familiar es un organismo de orden nacional, la entidad asigna para la alta dirección el servicio de vehículos propios de la entidad y para los funcionarios de planta se dispone del servicio de rutas contratadas para la ciudad de Bogotá D.C. Sedes de la Superintendencia del Subsidio Familiar solo tiene planta física en la ciudad de Bogotá D.C.

SEDE	DIRECCIÓN	TIPO
Sede Principal	Edificio World Business Port Cra 69 No. 26B-44 pisos 3, 4 y 7.	En arrendamiento.
Sede Principal (en remodelación)	Calle 45ª N.º 9-46	Propia.

**Tabla 8** Sedes de la entidad

#### 1.6.7. Mecanismos de contratación de vehículos

La entidad cuenta con vehículos propios y contratados.

##### 1.6.8.1 Contratación de vehículos terceros

La entidad cuenta con un proceso de contratación pública el cual describe las características del servicio y los requisitos que deben cumplir los vehículos y conductores. Para el año 2019 se realizó mediante licitación pública de Selección Abreviada de Subasta Inversa por el aplicativo SECOP II, la empresa ganadora fue ARITUR LTDA. Para esta contratación se exigieron unos requerimientos técnicos para participar:



## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL SERVICIO

1. Servicio de transporte especial para 149 funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar concentrados en los sectores: Norte, Nor-occidente, Nor-Oriente, Centro Oriente, Occidente, Sur Occidente, Sur Oriente, el servicio se prestará con vehículos clasificados en la clase de MICROBUSES, catalogados con capacidad entre 12 y 19 pasajeros.
2. El servicio de transporte especial se prestará, desde y hacia las instalaciones de la Superintendencia del Subsidio Familiar, ubicadas en la Calle 26 No. 57-83 y la Carrera 69 No. 25B – 44, sedes ubicadas en la ciudad de Bogotá, con el fin de cubrir rutas requeridas para los funcionarios de la Entidad. A partir del 1 de mayo de 2019 será solo en la sede de la Carrera 69 No. 25B – 44.
3. El servicio de transporte de cada ruta se deberá realizar en dos (2) recorridos diarios, todos los días hábiles, uno en la mañana, para trasladar a los funcionarios a las instalaciones de la Entidad, Hora de llegada 6:50 a.m. y otro en la tarde, saliendo de las instalaciones de la Entidad Hora de Salida 16:20 horas, horarios que podrán ser modificados, cuando las necesidades de la Superintendencia así lo exijan.
4. El servicio se realizará con paradas fijas previamente establecidas, de tal manera que no constituye un servicio puerta a puerta para ningún usuario del mismo. Los conductores de los vehículos de las rutas deberán solicitarles a las personas que hagan uso del servicio, el CARNET que los identifica como funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar.
5. El incumplimiento injustificado por parte del contratista en cualquier recorrido, será objeto de descuento en el valor del Contrato, para lo cual, se tomará como base el valor día presentado en la oferta, dividido en la cantidad de rutas.
6. La Superintendencia del Subsidio Familiar, por intermedio del supervisor designado podrá solicitar el reemplazo de cualquier conductor o de uno o varios vehículos durante la ejecución del Contrato, si en el desarrollo de la prestación del servicio se presentan comportamientos que se consideren inadecuados, o en caso, que los funcionarios presenten quejas o reclamos por mala conducción, infracción a las señales o normas de tránsito, o por incumplimiento en el recorrido de la ruta o por mal estado técnico-mecánico de los vehículos.
7. El recorrido de las rutas, el número de las rutas y la capacidad de pasajeros, podrán ser modificados durante la ejecución del Contrato, cuando las circunstancias de la Entidad, así lo ameriten, previa comunicación al contratista por parte del supervisor designado.
8. Los vehículos deben estar afiliados al proponente, sin embargo, la Entidad acepta la carta de intención de suscribir convenios de colaboración empresarial, con base en lo establecido el Decreto 431 de 2017 del Ministerio de Transporte, “Artículo 2.2.1.6.3.4. Convenios de colaboración empresarial. Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio, las

empresas de esta modalidad podrán realizar convenios de colaboración empresarial, según la reglamentación que establezca el Ministerio de Transporte, y previo consentimiento de quien solicita y contrata el servicio. (...) Parágrafo 3°. Ninguna de las empresas de transporte que participan en convenios de colaboración empresarial podrá ofrecer o recibir en convenios para la operación una flota superior al 30% de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente. Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener la empresa para uno o para la totalidad de los convenios suscriba”.

9. Los proponentes que en su oferta presenten vehículos en Convenio de Colaboración Empresarial, deberán allegar copia de la carta de intención suscrita entre las empresas, la cual debe haber sido firmada con anterioridad al cierre del proceso.
10. Tanto el proponente como la empresa con la que suscribió la carta de intención de celebrar el convenio de colaboración empresarial, deberán estar habilitados para la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial para pasajeros.
11. Los conductores de los vehículos deben tener Contrato de trabajo con la empresa, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 348 de 2015, razón por la cual, para el cobro del servicio, el contratista deberá allegar la planilla del pago de la Seguridad Social de los conductores.
12. Las rutas a contratar se identificarán con un número de acuerdo al recorrido establecido y el logo de la Entidad, el cual debe estar visible en cada uno de los microbuses y de acuerdo a la siguiente tabla:

RUTA	RECORRIDO GUÍA	CAPACIDAD
1	Zona Norte: Comienza Calle 166 con 8 – Carrera 9 – Carrera 12 – Calle 127	12
2	Zona Norte: Comienza Pontevendra– Av. Boyacá-	11
3	Zona Nor Occidente: Comienza Centro comercial Santafé –Autopista Norte – Batán– Av. NQS.	16
4	Zona Nor Oriente: Calle 16B con Cra 50- Av. Las villas-Boyacá con Av. Suba.	11
5	Zona Nor Occidente: Sabana de Tibabuyes-Plaza Imperial- Av. Cali	11
6	Zona Nor Occidente: Ciudadela Colsubsidio-calle 80	11
7	Zona Nor Occidente (Engativá): Calle 7F CON CRA 80- Castilla - CC Hayuelos – Modelia – Salitre	11



8	Zona Nor Oriente: Calle 45 con Cra 7-Palermo- Cra 50 -Av. Esperanza.	11
9	Zona Nor Oriente: Carrera 20 con Calle 68- Galerías-Cra 13 calle 51-Calle 43 Cra 13-Calle 36 con 30	11
10	Zona Sur Kennedy: Casablanca- 1ra de mayo- Palenque- Carimagua - Clínica de occidente- Marsella-Av. las Américas	11
11	Zona Sur Bosa: Bosa porvenir- Bosa Centro calle 65 C sur -Biblioteca el Tintal- Av. Cali Uniagustiniana	11
12	Zona Sur Autopista sur: Estación de Madalena – La Coruña - Av. Villavicencio-San Carlos- 1ra de mayo con 50- Quinta paredes.	11
13	Zona sur Palermo: Palermo sur- Parque Columnas Gaitán Cortes- 20 de julio- Country sur- Ciudad Verna - Santa Isabel Occidental	11

Nota 1: Las rutas descritas constituyen una guía para la prestación del servicio, sin embargo, una vez adjudicado, las mismas deberán ser revisadas por el contratista, y podrán ser rediseñadas o modificadas de manera conjunta con el supervisor, antes del inicio o durante la ejecución del contrato, de acuerdo a las necesidades de la entidad; con el fin de optimizar los tiempos de desplazamiento.

Nota 2: El contratista garantizará que cualquier modificación en la flota de los vehículos, deberá cumplir con las características técnicas establecidas en el presente proceso o superiores. Todo cambio debe ser previa autorización del supervisor del contrato.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS MICROBUSES

1. Los microbuses deben ser modelo como mínimo del año 2012.
2. Contar con cinturones de seguridad mínimo de dos puntos en cada una de las sillas de pasajero.
3. En caso de presentar vehículos con asientos frontales estos no serán tenidos en cuenta para determinar la capacidad de pasajeros del mismo.
4. Poseer sistema que permita abrir las puertas desde el interior o exterior del vehículo en caso de emergencia.
5. Ventanas de emergencia. Las ventanas de emergencia deben poseer mecanismos de expulsión o de fragmentación. Las ventanas deben ser fácilmente accionables y/o de rápida remoción desde el interior del vehículo.

6. Anclaje de los asientos. Los asientos deben estar firmemente adheridos al piso de la carrocería. Los herrajes de la silletería deben cumplir con los requisitos establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC-3638.
7. Poseer GPS (Sistema de Posicionamiento Global Satelital) instalados en todos los vehículos.
8. Vidrios de seguridad; para ventanas laterales y posteriores, vidrios templados; para parabrisas. Los vidrios deben ser transparentes y libres de propaganda, publicidad o adhesivos que obstaculicen la visibilidad y deben cumplir las especificaciones técnicas estipuladas en la norma Técnica Colombiana NTC-1467 última revisión.
9. Dispositivo de velocidad (De acuerdo a la Resolución 1122 de 2005 y sus actualizaciones por parte del Ministerio de Transporte).
10. Alarma sonora de reversa.
11. Un extintor de acuerdo con la normatividad vigente.
12. Kit básico de herramienta.
13. Aire acondicionado.

#### **1.6.8. Mecanismo de contratación de conductores**

La Superintendencia del Subsidio Familiar ha establecido un procedimiento de vinculación, inducción y desvinculación del personal, del Macroprocesos: Gestión de Desarrollo Humano con CÓDIGO: PR-GTH008 V4.

### **Anexo N.º 8 Procedimiento de contratación vinculación.**

#### **1.7. Diagnostico – Riesgos Viales**

##### **1.7.1. Instrumento para determinar el riesgo vial**

La identificación de riesgos viales parte del criterio de visualizar, conocer y entender todas las actividades de la entidad teniendo en cuenta los tipos de vehículos y el rol de cada cargo dentro de la vía. Se identifican las actividades en misión e in-Itinere desarrolladas por el personal de la organización analizando su comportamiento y la adaptación al entorno, a las aptitudes y otros factores humanos.

Así mismo, se implementó una encuesta de diagnóstico de riesgos viales de la entidad para obtener conocimientos sobre la Seguridad Vial de la entidad, que permitan realizar diseñar cambios orientados a resolver los problemas o cubrir necesidades que se detecten en la Seguridad Vial de la Entidad.



Con la información anterior se realiza la valoración del riesgo y la implementación de los controles necesarios, velando por el cumplimiento de cualquier obligación legal aplicable relacionada con estos aspectos. La metodología empleada para elaborar el Panorama de Riesgos Viales, se basa en la identificación general de los riesgos viales, evaluación, análisis, establecimiento de medidas de control y priorización de los riesgos.

El responsable del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo y el comité de seguridad vial realizarán un recorrido con el propósito de realizar el Panorama de Riesgos Viales que incluye las medidas de control. Así mismo todos los trabajadores participan en la continua identificación de riesgos viales por medio de los mecanismos establecidos por la organización a través de encuestas y entrevistas en sitio.

#### 1.7.1.1 Clasificación de funcionarios según su Rol en la Vía

Se evidencia que en cuanto al rol que se desempeña en la vía, el mayor porcentaje corresponde a los pasajeros, es decir, a trabajadores que hacen parte de la entidad.

ROL	CARGOS	SEDE
Conductor y pasajero (Vehículos Oficiales)	Alta dirección de la entidad	5
	Conductor Mecánico	5
Pasajero (Rutas)	Personal de Planta	120
Conductor (auto propio)	Personal de Planta y Contratistas	24
Peatones	Contratistas	15
<b>TOTAL, DE FUNCIONARIOS</b>		<b>169</b>

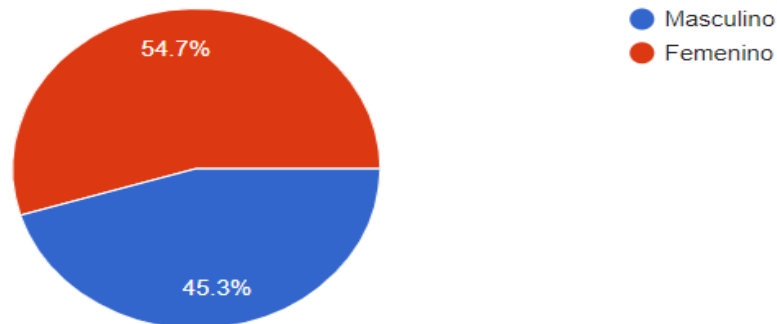
**Tabla 9.** Rol en la Vía

#### 1.7.2. Consolidado y Análisis de la encuesta

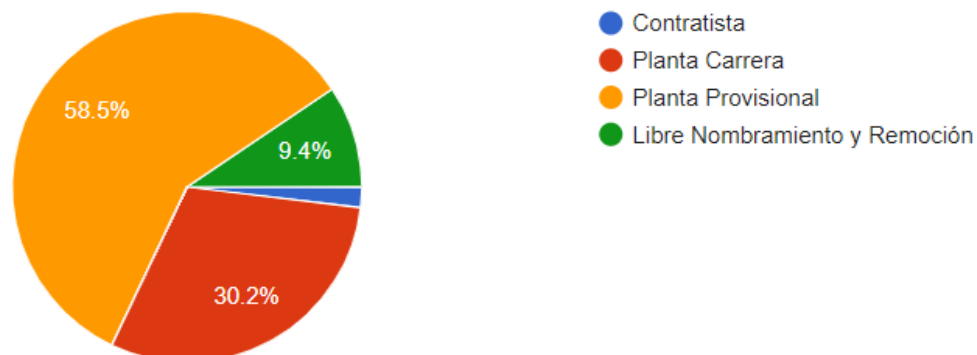
La encuesta fue realizada el día 6 de diciembre de 2018 y enviada al correo institucional de todos los funcionarios y contratistas de la entidad, se usó la aplicación de Google para la elaboración.

De los 157 funcionarios y Contratistas que contestaron la encuesta, solo 53 para un porcentaje de 33.7 % contestaron la encuesta obteniendo como resultado los siguientes:

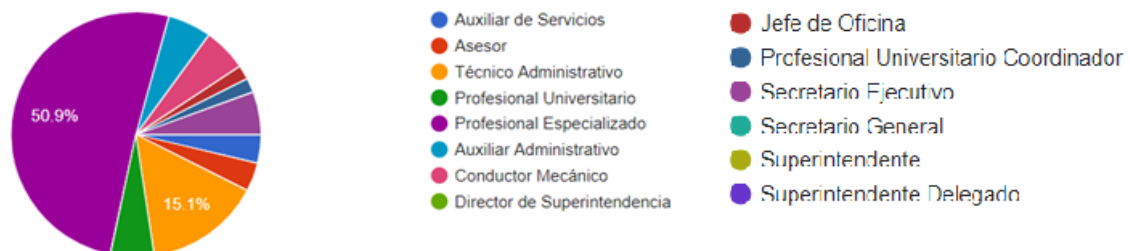
- Género:



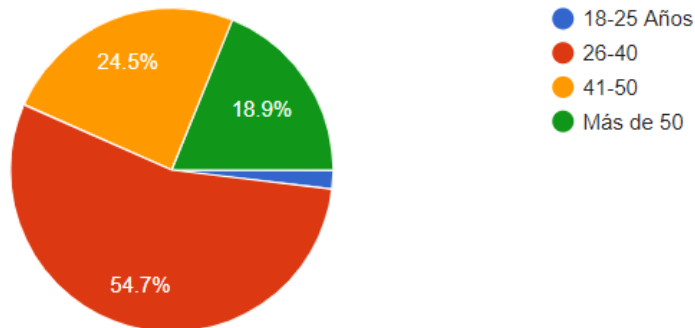
- Tipo de Contrato:



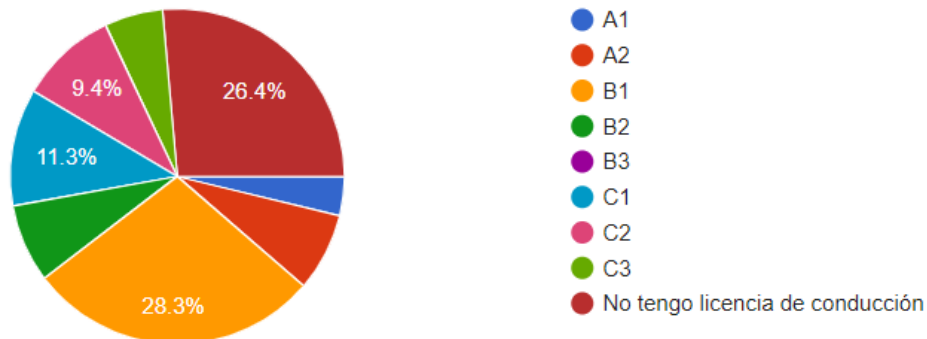
- Cargo:



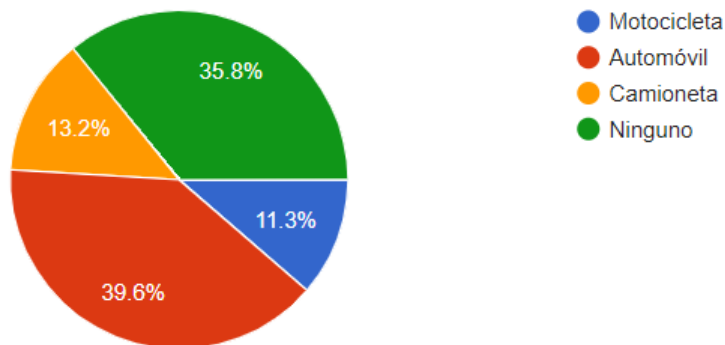
- Edad:



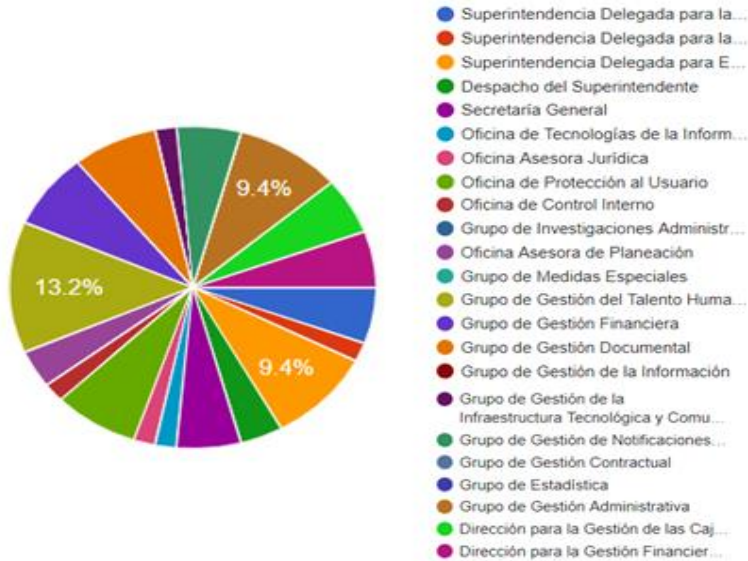
- Categoría de Licencia de Conducción:



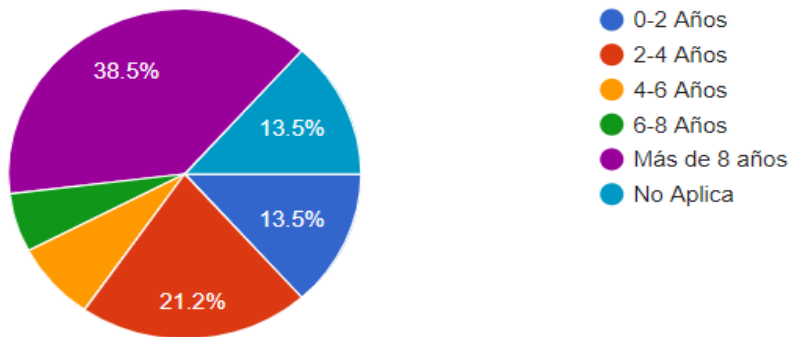
- Tipo de Vehículo que conduce:



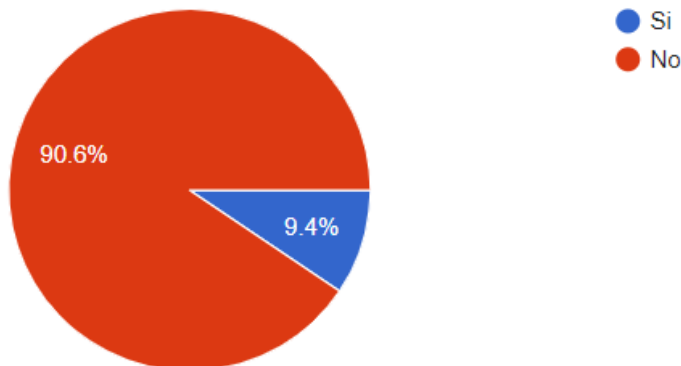
- Dependencia al que pertenece:



- Experiencia en conducción:



- En los últimos 5 años ha tenido Accidentes de tránsito:

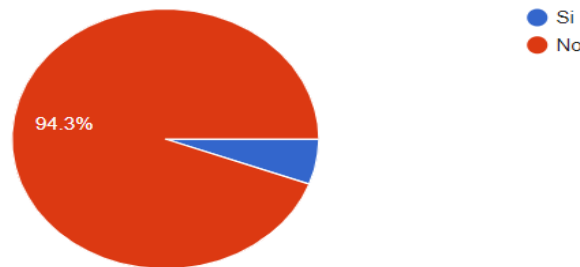




- Describa brevemente las circunstancias del o de los accidentes de tránsito:

Falta de Tolerancia choque contra un vehículo lesionándome la mano derecha.
Choque Simple sin heridos.
Caída en Bicicleta ocasionando raspaduras en las rodillas.
Por la lluvia ocasiono que chocará y me golpeé la cabeza.
Cerrado por un taxista en una vía principal lesionándome mano derecha
Choque Simple.
Choque en la parte trasera por una buseta SITP golpeándome en la cabeza

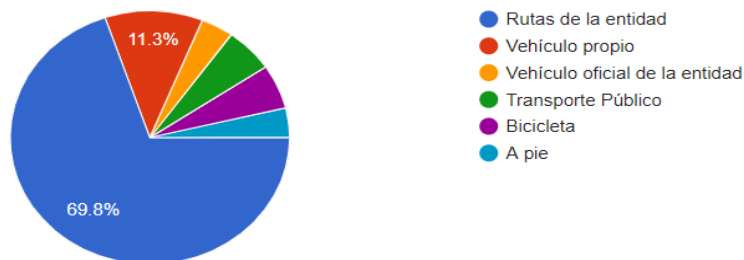
- En los últimos 5 años ha tenido Incidentes de Tránsito:



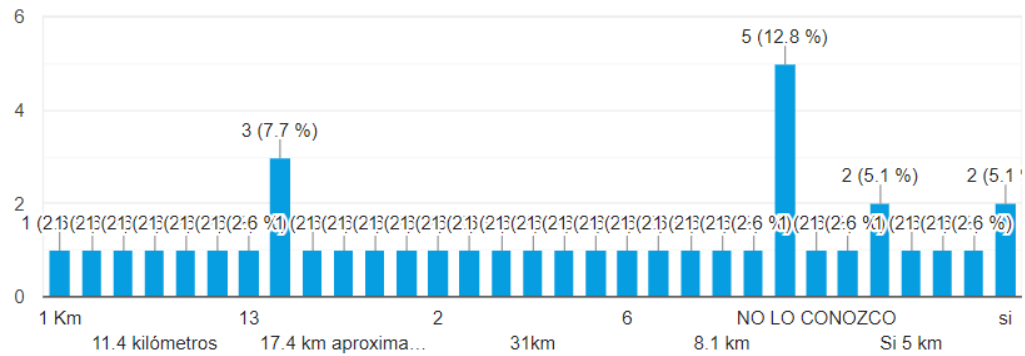
- Describa brevemente las circunstancias del o de los accidentes de tránsito:

Caída parqueando la motocicleta.
Choque por exceso de velocidad.
Por el clima me distraje y choqué contra un vehículo sin heridos.
Choque Simple
Parte por estacionamiento indebido
Parte por imprudencia mía.
Choque en la parte trasera sin heridos

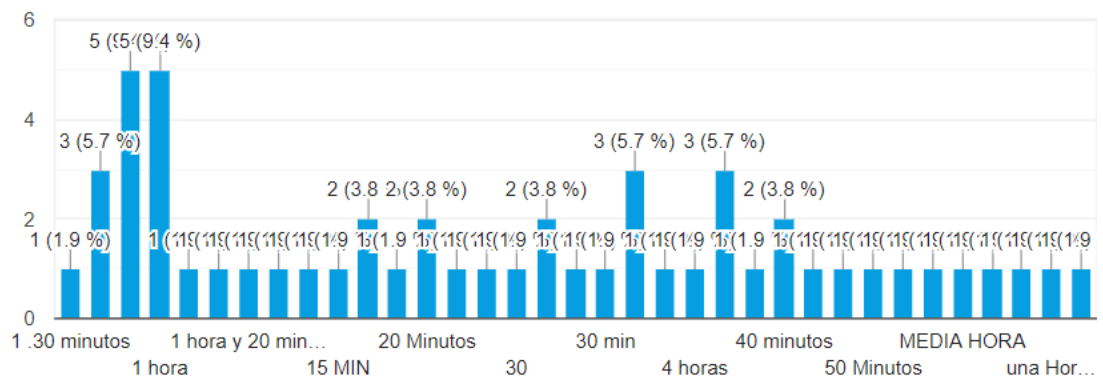
- Porque medio se moviliza hacia el Trabajo-Casa:



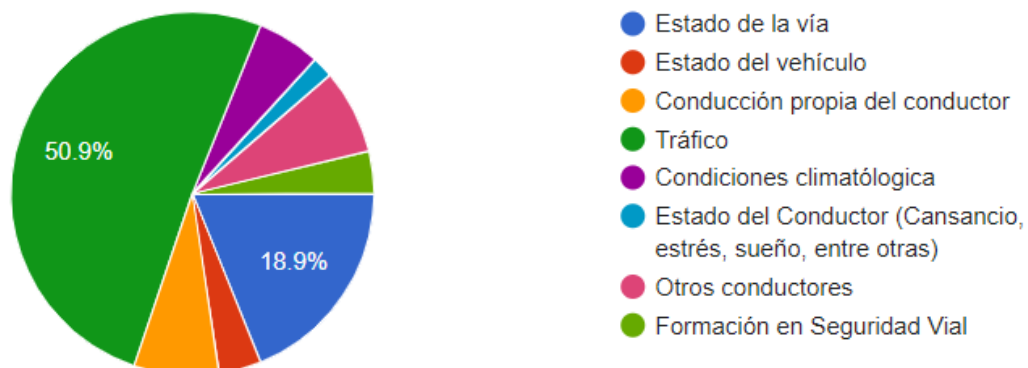
- Conoce los Kilómetros de desplazamiento entre el trabajo y su hogar:



- Conoce el tiempo de desplazamiento entre el trabajo y su hogar:



- Principal factor de riesgo que se encuentra (tanto en los trayectos de ida – vuelta del hogar al trabajo como en los desplazamientos de misión):



- Concrete el riesgo que percibe:

Conductores malhumorados
Imprudencia de los conductores, peatones y demás actores en la vía
Peatones y vehículos
Incumplimiento de horario por demoras en el desplazamiento
Mucho tráfico y conductores imprudentes
Demasiado tráfico en la avenida américas entre Cra 68 y 50.
imprudencia de conductores motociclista y peatones
Mal estado de las vías
Falta de cultura y desconocimiento de la norma.
Por la Boyacá siempre hay tráfico pesado.
En realidad, por el afán la gente no camina con la bicicleta en los puentes peatonales, en bajadas de los puentes de Av. Boyacá, sobrepasan a la persona de adelante y se ven en riesgo de choque con el que viene subiendo porque hay un solo carril, el ingreso al ciclo parqueadero no pensó en el ingreso de ciclistas y nos cierran los de los carros.
Para uno como motero el mayor riesgo son las vías llenas de huecos
Imprudencias de parte de los conductores
El principal factor de riesgo es la calidad del mantenimiento de los vehículos que realizan las rutas de la entidad y prudencia del conductor.
Mucho tránsito vehicular, ocasionando accidentes viales
Va rápido la ruta
demasiados huecos
Alteraciones e imprudencia de los conductores en la vía
Mal estado de las ciclorutas
El vehículo es Muy Pequeño, incomodo, brinca mucho atrás.
maneja un poco rápido
Demora
Alto flujo vehicular

- Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

Capacitación en seguridad vial
Cautela al conducir e ir con buen tiempo para llegar al destino deseado
conducir con precaución
Aplicarles el pico y placa a las motos
Manejar siempre a la defensiva
Teletrabajo



Mejorar el estado de las vías y prudencia al conducir
Crear estrategias de impacto, mediante las cuales se cree conciencia de los riesgos que se encuentran a diario; de igual manera sensibilizando a las personas indicando que todos somos actores del tránsito.
Que se establezca un carril para tráfico pesado y servicio público.
Principalmente recordar que en Bogotá se está motivando la movilización en bicicleta y poco se nos tiene en cuestión de espacios para facilitar nuestros recorridos en la ciudad.
Propuestas directas es arreglar las vías y más las principales
Capacitación - Sensibilización en manejo preventivo
Exigir mantenimiento periódico a los vehículos de la ruta y capacitación a los conductores sobre normas de tránsito y responsabilidad en el manejo.
Mayor número de vías, para mejorar el desplazamiento
Que cambien los horarios de la ruta, para el conductor no tenga que conducir tan rápido
Cultura ciudadana
Que la Entidad cuente con vehículos nuevos, de buenas condiciones mecánicas para la prestación del servicio de rutas.
Mas ciclo rutas y permanente mantenimiento de las mismas
Llevar siempre el cinturón puesto, el vehículo que sea más cómodo la verdad queda uno incómodo con las piernas al sentarse y el trayecto es largo., brinca mucho en la parte de atrás y adicional está muy pequeño el vehículo.
tener el velocímetro a la vista de los pasajeros y solicitarle una velocidad máxima de viaje
Se hagan autopistas o se amplíen las que tenemos, malla vial

### 1.7.3. Definición de metodología utilizada

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

#### **Anexo N.º 9** Procedimiento de identificación de peligros y riesgo

**Descripción del peligro:** Se especifica el Rol dentro de la vía, el lugar de exposición y el peligro existente en el desarrollo de las actividades y el que se origina fuera del lugar de trabajo con capacidad de afectar adversamente la seguridad y la salud de las personas. Adicionalmente, se establece la Fuente Generadora que origina el peligro.

**Descripción de Expuestos:** Se determina el número de personas que se ven afectadas directa o indirectamente por el factor de riesgo.

**Medidas de Control:** Se describen las medidas de mitigación de los factores de riesgos que se tiene actualmente en los aspectos de: Comportamiento Humano, Vehículos Seguros, Infraestructura Segura y Atención a Víctimas.

**Valoración del riesgo:** El riesgo se define como la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible. (Numeral 4.2 “Definiciones aplicables al PESV” del capítulo 4 “Conceptos y definiciones” de la Resolución 1565 del 6 de junio del 2014).

**Probabilidad:** Es función de la frecuencia de exposición y antecedentes de eventos presentados por el mismo peligro, entre otras. La probabilidad busca evaluar la suficiencia de las medidas de control. Se clasifica en:  
Baja: Exposición a riesgos viales durante un tiempo inferior a 4 horas en la jornada laboral.  
Media: Exposición a riesgos viales durante un tiempo entre 4 a 6 horas en la jornada laboral.  
Alto: Exposición a riesgos viales durante un tiempo superior a 6 horas en la jornada laboral.

**Severidad:** Se estiman según el potencial de gravedad de las lesiones, es independiente de la probabilidad por lo tanto no varía con la intervención del riesgo. Se clasifica en:  
Levemente perjudicial: Daños asociados a peligros con potencial de causar incidentes sin lesiones incapacitantes.  
Perjudicial: Daños asociados a peligros con potencial de causar incidentes con lesiones incapacitantes.  
Extremadamente perjudicial: Daños asociados a peligros con potencial de causar incidentes con lesiones graves o muerte.

**Intervención del riesgo:** Para los riesgos clasificados como Alto o Medio en el Panorama de Riesgos Viales, se establecen los controles o se considera el cambio a los existentes en los factores de Comportamiento Humano, Vehículos Seguros, Infraestructura Segura y Atención a Víctimas con el fin de lograr la reducción y atendiendo los riesgos prioritarios.

#### 1.7.4. Riesgos viales de operación in-Itinere

La entidad mediante observación directa de sus actividades y las estadísticas de los Grupos de Gestión de Talento Humano y Gestión Administrativa, presenta el siguiente diagnóstico de los Conductores Mecánicos:

Rango de edades de los conductores	31 a 40 Años	3
	41 a 50 Años	1
	51 a 60 Años	1
Tipo de contrato	Planta Carrera	1
	Planta Provisional	4
Accidentalidad de conductores	Choque	1
	Atropellamiento	0
	Volcamiento	0

Sanciones de Tránsito	Infracción Manual	2
	Infracción Electrónica	0
Tipos de licencia de conducción	A2	2
	B1	1
	B2	3
Genero de los conductores	Masculino	5
	Femenino	0

**Tabla 10** Información conductores de la entidad

### 1.7.5. Análisis de riesgos

Mediante lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, se realizó el diagnóstico mediante la aplicación de la herramienta de cada parámetro la cual permite evaluar el cumplimiento de cada pilar, esta herramienta se basa en la aplicación de:

- Lineamientos básicos de auditorías en seguridad vial
- Manual de auditoría en seguridad vial
- Gestión corporativa en seguridad vial
- Plan Nacional de Seguridad Vial
- Resolución 1565 de 2016

Así mismo la metodología de esta herramienta mide:

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

El instrumento permite contrastar las condiciones actuales de la operación de la entidad con el deber ser en seguridad vial con el propósito de determinar el porcentaje de vulnerabilidad en seguridad vial, evaluando el cumplimiento de los requerimientos emanados de la resolución 1565 de 2014 en cada uno de los pilares.

La entidad toma como referencia la respuesta de evaluación de la Superintendencia de puertos y transportes entregada el 14 de diciembre de 2017 y evaluando por medio de una serie de preguntas relacionadas a la seguridad vial, obteniendo información a través de las respuestas abiertas, dadas por la entidad; hasta obtener la información necesaria para satisfacer el objetivo de cada pregunta incluida en la herramienta.

Conforme a la aplicación de la evaluación se obtienen los siguientes resultados:

ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN				
	PILAR	VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	100	30%	20
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	89,2	30%	26,76
3	VEHÍCULOS SEGUROS	100	20%	20
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	88,65	10%	8,865
5	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	100	10%	10
6	VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES	10	5%	0,5
<b>RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO</b>			<b>105%</b>	<b>86,125</b>

**Tabla 11.** Resultados del análisis

Para dar cumplimiento en cada pilar se debe obtener un porcentaje igual o mayor da 75%.

## **Anexo N.º 10** Calificación PESVIAL

### **1.7.5.1** Datos de siniestralidad

- El funcionario Jesús Hernán Páez Sánchez con CC 5.416.335 reporto un choque en la parte trasera del Vehículo Duster modelo 2012 con placas OCJ882 el día 2 de Mayo del año 2013 en la ciudad de Bogotá D.C. con dirección Calle 134 N° 12B-56.
- El funcionario Juan Arley Naranjo Lesmes con CC 79.660.410 reporto un choque en la parte trasera costado derecho del Vehículo Renault Koleos modelo 2012 con placas OCJ876 este vehículo ya no pertenece a la entidad, el día 13 de agosto del 2013 en la ciudad de Bogotá D.C. con dirección Transversal 7 con Calle 5.
- El funcionario Wilmer Samuel Rico Vargas con CC 74.380.257 reporto un choque el día jueves 05 de julio de 2018 a las 11:30 am quien se movilizaba en compañía del funcionario Jaime Varga, para realizar diligencias tipo administrativo fuera de la entidad. Una vez realizada, se dirigieron a la calle 73 con 7° hacia a sede de Colciencias en dicho trayecto, en la altura de la carrera 21 calle 63a, la camioneta Blazer con placa CEC560 se pasa la señal de transito de PARE y ocasiona la colisión entre los dos automotores.

### 1.7.6. Definición y clasificación de riesgos viales en la entidad

Riesgos potenciales a los cuales están expuestos los funcionarios según su rol en la vía, clasificados por hábito y por entorno:

- **Habito**

52

ROL EN LA VIA	Peligro	
	Descripción	Clasificación
Pasajeros Vehículos de la entidad	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	Hábitos
Pasajeros rutas de la entidad	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar de la Ruta	Hábitos
Peatón Todos los Procesos de la entidad	No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	Hábitos
	No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por el celular	Hábitos
	No respetar las señales de tránsito	Hábitos
Conductores	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Hábitos
	No respetar las señales de tránsito	Hábitos
	No usar el cinturón de seguridad	Hábitos
	Distracción, por el uso del celular	Hábitos
	No mantener las dos manos en el volante	Hábitos
	No realizar a conciencia la inspección del vehículo	Hábitos
	Adelantar o cambiar de carril en línea continua	Hábitos
	Vehículo en mal estado	Hábitos
Motociclista	Estado de fatiga, sueño y cansancio	Hábitos
	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Hábitos
	Distracción, por el uso del celular	Hábitos
	No respetar las señales de tránsito	Hábitos
	No hacer uso adecuado de los carriles	Hábitos
	Adelantar entre vehículos	Hábitos
	Estado de fatiga, sueño y cansancio	Hábitos
Vehículo en mal estado	Hábitos	

**Tabla 12.** Riesgos por hábitos

- **Entorno**

Proceso	Peligro	
	Descripción	Clasificación
Pasajeros Vehículos de la entidad	Comportamientos inseguros por porte del conductor	Por entorno
Pasajeros rutas de la entidad	Condiciones mecánicas del vehículo	Por entorno



Proceso	Peligro	
	Descripción	Clasificación
Peatón Todos los Procesos de la entidad	Comportamientos inseguros por porte del conductor	Por entorno
	Condiciones mecánicas del vehículo	Por entorno
Conductores	Imprudencia de los demás actores de la vía	Por entorno
	Estado de las zonas por donde transita	Por entorno
Motociclista	No ser tolerante frente a los errores de los demás	Por entorno
	Vías en mal estado	Por entorno
	Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	Por entorno
	Intensidad del tráfico	Por entorno
	Imprudencia de los demás actores de la vía	Por entorno
	Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	Por entorno
	Imprudencia de los demás actores de la vía	Por entorno
Intensidad del tráfico	Por entorno	

**Tabla 13.** Riesgos por entorno

### 1.7.7. Calificación y clasificación de riesgos viales

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

- **Valoración del riesgo**

Proceso	Peligro		Valoración del Riesgo
	Descripción	Clasificación	Aceptación del riesgo
Pasajeros Vehículos de la entidad	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	Comportamientos inseguros por porte del conductor	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico
	Condiciones mecánicas del vehículo	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico
Pasajeros rutas de la entidad	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar de la Ruta	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	Comportamientos inseguros por porte del conductor	Por entorno	Aceptable
	Condiciones mecánicas del vehículo	Por entorno	Aceptable
	No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	Hábitos	Aceptable

Proceso	Peligro		Valoración del Riesgo
	Descripción	Clasificación	Aceptación del riesgo
Peatones - Todos los Procesos de la entidad	No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por el celular	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	No respetar las señales de tránsito	Hábitos	Aceptable
	Imprudencia de los demás actores de la vía	Por entorno	Aceptable
	Estado de las zonas por donde transita	Por entorno	Aceptable
Conductores	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	No respetar las señales de tránsito	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	No usar el cinturón de seguridad	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	Distracción, por el uso del celular	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	No mantener las dos manos en el volante	Hábitos	Aceptable
	No realizar a conciencia la inspección del vehículo	Hábitos	Aceptable
	Adelantar o cambiar de carril en línea continua	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	Vehículo en mal estado	Hábitos	Aceptable
	Estado de fatiga, sueño y cansancio	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	No ser tolerante frente a los errores de los demás	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico
	Vías en mal estado	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico
	Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico
	Intensidad del tráfico	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico
Imprudencia de los demás actores de la vía	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico	
Motociclista	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Hábitos	Aceptable

Proceso	Peligro		Valoración del Riesgo
	Descripción	Clasificación	Aceptación del riesgo
	Distracción, por el uso del celular	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	No respetar las señales de tránsito	Hábitos	Aceptable
	No hacer uso adecuado de los carriles	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	Adelantar entre vehículos	Hábitos	Aceptable
	Vehículo en mal estado	Hábitos	No aceptable o aceptable con control específico
	Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	Por entorno	Aceptable
	Imprudencia de los demás actores de la vía	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico
	Intensidad del tráfico	Por entorno	No aceptable o aceptable con control específico

**Tabla 14.** Valoración del riesgo

**Anexo N.º 11** Matriz de identificación de peligros y valoración de riesgos

**1.8. Planes de acción de riesgos viales**

**1.8.1. Planes de acción de riesgo viales**

A continuación, se realizará por pilar levantamiento de plan de acción:

PILARES	PELIGRO Y RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES	MEJORAS
Factor Humano	Cumplimiento de las normas de tránsito y transporte	Generar conocimiento y actualización de la normatividad vigente en tránsito y transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diligenciar en el Plan de Trabajo del PESV cronograma de capacitación incluyendo normatividad de tránsito y transporte.</li> <li>Creación y diseño de las políticas, programas y protocolos contemplados en la Res 1565 de 2014.</li> </ul>	<p>Cumplir los lineamientos y restricciones establecidos en las normas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uso de cinturón</li> <li>Velocidad máxima</li> <li>Cumplimiento de las señalizaciones.</li> </ul>



	Distracción por el uso del celular	Implementar medidas de control para la prevención de accidentes por el uso del celular, así como la generación de conciencia.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación y divulgación de la Política del no uso de equipos de comunicación mientras se conduce.</li> <li>• Incluir en el programa de capacitación</li> </ul>	Cumplir con los lineamientos y restricciones establecidos en las normas. (No uso de los equipos de comunicación mientras se conduce, detener)
	Respeto y tolerancia con los demás usuarios de la vía	Practicar medidas de tolerancia y respeto ante comportamientos de usuarios en la vía.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir en programa de capacitación temas de convivencia ciudadana</li> <li>• Realizar divulgación de las lecciones aprendidas de las estadísticas de accidentalidad</li> </ul>	Promover la cultura ciudadana y potencializar los valores de convivencia y respeto por los demás
	Estado de fatiga, sueño o cansancio	Prevenir la ocurrencia de accidentes viales derivados de limitaciones psicofísicas asociadas a la fatiga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir en programa de capacitación la divulgación de las medidas de control enfocados en hábitos de vida saludable y los estándares de control de horas de conducción y descanso.</li> </ul>	Aplicar hábitos de vida saludable, cumplir la política de horas de conducción y descanso.
<b>PILARES</b>	<b>PELIGRO Y RIESGO</b>	<b>OBJETIVO</b>	<b>ACCIONES</b>	<b>MEJORAS</b>
Vehículos Seguros	Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos	Asegurar que los vehículos cumplan con las condiciones de operación y seguridad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir en el Plan de trabajo del PESV listado de vehículos y programación de mantenimiento preventivo y establecer el control de los correctivos</li> </ul>	Controlar la programación de los mantenimientos preventivos y establecer planes de acción de los correctivos
	Inspección de los vehículos (automóvil y motocicleta)	Verificar las condiciones de seguridad y operación de los vehículos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir en el Programa de Capacitación en vehículos seguros y diligenciamiento de la inspección.</li> <li>• Crear formato de inspección y</li> </ul>	Realizar a conciencia la inspección diaria de los vehículos.



			establecer protocolos para revisión, entrega y mejora	
	Reporte de mantenimiento preventivo vehículos del servicio de rutas	Solicitar el estado de los vehículos asignados a las rutas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir periodicidad de revisión de inspecciones de vehículos de las rutas y revisión del PESV del contratista</li> </ul>	Asegurar el cumplimiento del PESV del contratista
Infraestructura segura	Estado de las vías	Identifica el deterioro, daños permanentes y temporales en la infraestructura interna, así como, identificar posibles riesgos en las vías públicas o privadas utilizadas para los desplazamientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Generar protocolo de reportes del estado de vías e incidentes.</li> </ul>	Notificar a la administración del edificio los daños permanentes y temporales en la infraestructura interna. Vigilar los reportes de los conductores.
Atención a Víctimas	Accidentes de tránsito	<p>Asegurar la investigación de todos los accidentes de tránsito reportados en la entidad, para determinar sus causas reales y establecer acciones que permitan prevenir la ocurrencia de más situaciones similares.</p> <p>Identificar los mecanismos establecidos por el contratista del servicio de rutas para la atención</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incluir temas de capacitación al equipo investigador de incidentes y accidentes de trabajo en lo referente de accidentes de tránsito.</li> </ul>	Determinar e implementar acciones para minimizar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

		de víctimas y protocolos en accidentes de tránsito		
--	--	--	--	--

**Tabla 15.** Planes de acción PESV

**Anexo N.º 12** Plan de acción de los objetivos del PESV.

58

### Cronograma de implementación

Se anexa cronograma de actividades en el Plan estratégico de Seguridad Vial este documento contiene las fechas, responsables y entregables de las actividades establecidas.

**Anexo N.º 13** Plan de actividades PESV

#### 1.8.2. Fechas de implementación del cronograma

El documento Plan de trabajo PESV contiene las fechas para cada pilar.

#### 1.8.3. Responsables

El documento Plan de trabajo PESV contiene los responsables para cada pilar.

#### 1.8.4. Presupuesto para implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial

La Superintendencia del Subsidio Familiar está comprometida con la ejecución del PESV y para los efectos la entidad destinara los recursos físicos, financieros, humanos y tecnológicos que garanticen la ejecución de las diferentes acciones para el desarrollo del mismo. Las siguientes actividades planteadas se encuentran presupuestadas y están pendiente por actualización de valores y aprobación de los mismos por parte del comité vial.

**Anexo N.º 14** Presupuesto del PESV

### 1.9. Seguimiento y evaluación de planes de acción

#### 1.9.1. Indicadores del Plan estratégico

La Superintendencia del Subsidio Familiar, definió como mecanismos para el seguimiento del desarrollo del Plan estratégico de seguridad vial, la revisión del desarrollo del Plan estratégico de seguridad vial, la revisión de la evolución e impacto de los planes de acción implementados, los siguientes indicadores, los cuales serán objeto de revisión trimestral por parte del Comité de Seguridad Vial para la toma de decisiones. Para la medición de los indicadores, se toma como fuente los informes de accidentalidad, la programación de vehículos para mantenimiento y sus respectivas fichas técnica, control de asistencia a

capacitación y actas de capacitación y el cumplimiento de las actividades referentes al PESV programadas.

OBJETIVO PESVIAL	TIPO DE INDICADOR	NOMBRE DEL INDICADOR	FORMULA	FRECUENCIA DE MEDICIÓN
Establecer los lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV- de la Superintendencia del Subsidio Familiar, con el fin de promover comportamientos seguros en la vía, por parte de los funcionarios de la entidad	PROCESO	Lineamientos del PESV	(# de Políticas realizadas en el PESV / # de Políticas establecidas por la Res. 1565/2014) *100	Trimestral
Sensibilizar a todo el personal, acerca de la responsabilidad y compromiso con la seguridad vial, mediante actividades efectivas que aseguren la competencia laboral, logrando así contar con personal capacitado en el tema.	PROCESO	Sensibilización	(# de personas sensibilizadas en seguridad vial / # de personas programadas para la sensibilización) *100	Trimestral
Garantizar el cumplimiento del programa de mantenimiento de los vehículos.	PROCESO	Cumplimiento	(# de vehículos con mantenimientos ejecutados / # de vehículos programados para mantenimiento) *100	Trimestral
Socializar las diferentes políticas y protocolos establecidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial a los Conductores Mecánicos de la entidad.	PROCESO	Socialización	(# de personas socializadas en políticas de PESV / # de personas programadas para la socialización) *100	Trimestral
Reducir un 50% el número de accidentes de tránsito para disminuir las pérdidas humanas y materiales de la entidad y la nación.	RESULTADO	Prevención	(# de Accidentes de tránsito ocurridos / # de accidentes del año anterior) *100	Trimestral

Programación y ejecución de las actividades del PESV	RESULTADO	Ejecución	(# de actividades realizadas/ actividades programadas) *100	Trimestral
--	-----------	-----------	---	------------

**Tabla 16** Indicadores del PESV

### 1.9.2. Responsables de la medición de los indicadores del PESV

60

Dentro de las funciones de la secretaria del Comité Interno de Seguridad Vial se encuentra el de realizar las mediciones de los indicadores PESV trimestralmente durante los años que sea asignada.

#### Anexo N.º 15 Medición de indicadores

### 1.9.3. Metodología de las Auditorías

La Superintendencia del Subsidio Familiar ejecutara la medición de los indicadores de forma trimestral y por medio del Grupo de Control Interno auditará una vez al año el Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme a lo establecido en los procedimientos internos y programas establecidos de auditoría.

En los procesos de auditorías se deberán generar recomendaciones que permitan la mejora continua del PESV y de esta forma identificar las debilidades y fortalezas que por medio de un adecuado Plan de acción se generen nuevas actividades del PESV y actualización del cronograma de actividades. Los objetivos de esta auditoría son:

#### OBJETIVO DE LA AUDITORÍA

Evaluar el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad.

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Evaluar el Comité Institucional de Seguridad Vial.
- Evaluar el Fortalecimiento de la Gestión Institucional.
- Evaluar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad.
- Evaluar las acciones para el desarrollo del Estratégico de Seguridad Vial en Comportamiento Humano.
- Evaluar las acciones para el desarrollo del Estratégico de Seguridad Vial en Vehículos Seguros.
- Evaluar las acciones para el desarrollo del Estratégico de Seguridad Vial en Infraestructura segura.
- Evaluar las acciones para el desarrollo del Estratégico de Seguridad Vial en Atención de Víctimas de accidentes de tránsito.

#### Anexo N.º 16 Procedimiento de auditoría



#### 1.9.4. Periodicidad de la Auditoria

La Superintendencia del Subsidio Familiar cuenta con el Programa de Auditoria para el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Las auditorías internas se realizan una vez por año a partir de la fecha de implementación.

**Anexo N.º 17** Programa de auditoría

## 2. COMPORTAMIENTO HUMANO

### 2.1 Procedimiento de selección de conductores

#### 2.1.1. Perfil del conductor

La Superintendencia del Subsidio Familiar cuenta con un perfil para el cargo de Conductor Mecánico, los cuales deben ser:

- Tener conocimientos básicos y esenciales en el Código Nacional de Transporte.
- Tener conocimientos en Mecánica Automotriz.
- Tener conocimientos en Normas de Seguridad y Prevención de Accidentes.

Competencias comportamentales:

- Orientación a resultados.
- Orientación al usuario y ciudadano.
- Transparencia.
- Compromiso con la organización.
- Manejo de información.
- Adaptación al cambio.
- Disciplina.
- Relaciones interpersonales.
- Colaboración.

**Anexo N.º 18** Manual de funciones - perfil del cargo conductor.

La Superintendencia del Subsidio Familiar cuenta con conductores tercerizados, esta actividad se contrata con una empresa jurídica idónea, quien suministra vehículos y conductores, el Contrato para la vigencia 2018 es # N° 101 con fecha del 18 de mayo del 2018.

## 2.1.2. Procedimiento de vinculación para conductores

La Superintendencia del Subsidio Familiar cuenta con un procedimiento para la vinculación de los servidores.

Todas las personas que sean contratadas con el cargo de conductor para La Superintendencia del Subsidio Familiar y/o se le asigne un vehículo de la entidad, deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos.

- Ser mayor de 18 años.
- Ser bachiller (se solicitarán los certificados de estudios)
- Ejecución de exámenes médicos
- Contar con experiencia en conducción.
- Tener licencia de conducción vigente acorde con el tipo de vehículo a conducir.
- Encontrarse a paz y salvo por concepto de multas e infracción de tránsito de acuerdo con los registros de las autoridades de tránsito (RUNT y SIMIT).
- Presentar fotocopia de cédula de ciudadanía o extranjería.
- No reportar antecedentes en procuraduría, contraloría y policía nacional.
- Realizar y aprobar pruebas teórico-prácticas de conducción en manejo preventivo.

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

## 2.2. Pruebas de ingreso de conductores

### 2.2.2. Exámenes médicos

Los exámenes médicos realizados corresponden a:

Actividad	Como se Hace	Cargo Responsable	Documento que Genera
1. Requerimiento de Exámenes Ocupacionales	La Superintendencia del Subsidio Familiar realiza requerimiento de los siguientes exámenes ocupacionales dando cumplimiento a la resolución 2346 de 2007: Ingreso, Periódico, Retiro, Reintegro, Pos-incapacidad y Reubicación.	Superintendencia del Subsidio Familiar, responsable del SG-SST	Ninguno



2. Programación de Exámenes	El Grupo de Gestión de Talento Humano, realiza la programación para los exámenes ocupacionales.	Grupo de Gestión de Talento Humano	Ninguno
3. Orden de Examen	El Grupo de Gestión de Talento Humano, realiza la Orden del Examen, con el fin de que el funcionario asista a los Exámenes Ocupacionales.	Grupo de Gestión de Talento Humano	Formato Orden de Examen
4. Ejecución de los Exámenes Ocupacionales	El funcionario asiste a los exámenes Ocupacionales, cumpliendo con los procedimientos estipulados por la Entidad.	Grupo de Gestión de Talento Humano	Formato Orden de Examen
5. Custodia de Historia Clínica	La Entidad prestadora de Realizar los Exámenes Ocupacionales Guarda y Custodia las Historias Clínicas.	Entidad Prestadora de Salud	Historia Clínica
6. Certificado de Aptitud	La Entidad Prestadora de Salud envía los resultados de los Exámenes Ocupacionales de los funcionarios.	Entidad Prestadora de Salud	Certificado de Aptitud
7. Informe del Diagnóstico de Condiciones de Salud	La Entidad Prestadora de Salud, envía a la Superintendencia del Subsidio Familiar, el Informe de Condiciones de Salud.	Entidad Prestadora de Salud	Informe del Diagnóstico de Condiciones de Salud
8. Implementación de las Recomendaciones	La Superintendencia del Subsidio Familiar dentro del SG-SST, planea en el Documento Plan Anual más Cronograma las recomendaciones específicas, de los resultados de los Exámenes Ocupacionales.	Profesional Especializado Auxiliar Administrativo	Documento Plan Anual más Cronograma

### Anexo N.º 19 Procedimiento de exámenes médicos.

### 2.2.3. Idoneidad en exámenes médicos

Las pruebas son realizadas a través de COLSUBSIDIO IPS habilitada por la Secretaria de Salud y Ministerio de Salud, el cual cuenta con un convenio de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión con la entidad N.º 073 del 26 de enero de 2018. Estos exámenes se ejecutan en el Centro de Especialistas Calle 63.

#### **Anexo N.º 20** Proveedor COLSUBSIDIO IPS

### 2.2.4. Exámenes Psicosensométricos

Dando cumplimiento a los requerimientos de la Resolución 1565 de 2014 se incluyó dentro de los exámenes Psicosensométricos los siguientes:

- Visiometría
- Audiometría
- Exámenes de coordinación motriz

#### **Anexo N.º 21** Profesiograma Conductor.

### 2.2.5. Idoneidad en exámenes Psicosenso-métricos

Las pruebas son realizadas a través de COLSUBSIDIO IPS habilitada por la Secretaria de Salud y Ministerio de Salud, el cual cuenta con un convenio de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión con la entidad N.º 073 del 26 de enero de 2018. Estos exámenes se ejecutan en el Centro de Especialistas Calle 63.

### 2.2.6. Prueba teórica

Dando cumplimiento a los requerimientos de la Resolución 1565 de 2014 esta prueba debe medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo a conducir. La entidad durante su año fiscal dispondrá los recursos necesarios y contratará los servicios para la realización de estas pruebas.

#### **Anexo N.º 22** Prueba teórica.

### 2.2.7. Idoneidad en Exámenes teóricos

La entidad contratará los servicios a una empresa certificada y avalada por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Puertos y transportes de acuerdo a la normatividad vigente.

### 2.2.8. Prueba practica

Dando cumplimiento a los requerimientos de la Resolución 1565 de 2014 permite reconocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas deben estar basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir. La entidad durante su año fiscal dispondrá los recursos necesarios y contratará los servicios para la realización de estas pruebas

65

### **Anexo N.º 23** Prueba práctica

#### 2.2.9. Idoneidad en Exámenes teóricos

La entidad contratará los servicios a una empresa certificada y avalada por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Puertos y transportes de acuerdo a la normatividad vigente.

#### 2.2.10. Prueba Psicotécnicas

Dando cumplimiento a los requerimientos de la Resolución 1565 de 2014 la Prueba psicotécnica será realizada por la IPS contratada por la entidad.

#### 2.2.11. Idoneidad en la prueba Psicotécnicas

Las pruebas son realizadas a través de COLSUBSIDIO IPS habilitada por la Secretaria de Salud y Ministerio de Salud, el cual cuenta con un convenio de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión con la entidad N.º 073 del 26 de enero de 2018. Estos exámenes se ejecutan en el Centro de Especialistas Calle 63.

### 2.3. Capacitación en seguridad vial

#### 2.3.1. Programa de Capacitación en seguridad vial

La entidad integra en su Plan de Trabajo PESV las actividades de capacitación para el presente año.



FO- PIN- CODO- 03 Versión 1

DIRIGIDO A	CAPACITACION	CONTENIDO	FUNDAMENTACION	HABILIDADES	METODO	RESPONSABLE	INTENSIDAD
Conductores Mecánicos y Directivos	Instructivos de atención de accidentes y víctimas	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Conceptos básicos en Primer Respondiente y Accidentes Viales</li> <li>* Funciones y acciones del primer respondiente</li> <li>* Evaluación de la escena del accidente vial</li> <li>* Atención inmediata o primeros auxilios (Apoyo Vital Básico).</li> <li>* Suministrar una guía de las actividades encaminadas al mejoramiento continuo de las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores.</li> <li>* Propiciar y fortalecer el conocimiento técnico necesario para el mejor desempeño de las actividades laborales.</li> <li>* Guiar a los conductores mecánicos y funcionarios directivos para la correcta diligencia de los formatos de investigación de incidentes y accidentes de tránsito.</li> </ul>	Ofrecer capacitación a los conductores centrada en habilidades y competencias de atención en casos de heridos y víctimas en accidentes viales en primera instancia. Su función consiste en evaluar la escena, describir los hechos y activar el sistema médico de emergencias, para finalmente, brindar los primeros auxilios básicos a las víctimas en caso de ser requerido. Guiar a los conductores mecánicos y funcionarios directivos para la correcta diligencia de formatos de investigación de incidentes y accidentes de tránsito. Con el fin de detectar los problemas críticos y poder realizar el seguimiento respectivo.	Técnicas y Humanas.	Conferencia magistral y actividades prácticas - vivenciales	Grupo de Gestión del Talento Humano	4 HORAS
Conductores mecánicos	Seguridad vial y manejo defensivo y preventivo	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Conceptos básicos y normativos en temas de tránsito y seguridad vial.</li> <li>* Comprensión del fenómeno de la accidentalidad (Como, Cuando, donde ocurren y estadísticas del país).</li> <li>* Análisis de actos y condiciones inseguras</li> <li>* Conceptos básicos y definiciones de Manejo Defensivo</li> <li>* Las características del conductor defensivo o preventivo</li> <li>* Condiciones que afectan la conducción de un vehículo</li> <li>* La regla de los dos segundos</li> <li>* Como adelantar otro vehículo</li> <li>* Señales de tránsito y regulación normativa</li> <li>* Reglas para un estacionamiento seguro.</li> </ul>	El manejo defensivo o preventivo hace referencia al fortalecimiento de técnicas, habilidades, conductas y conocimientos que incrementen la prevención de accidentes viales e infracciones de tránsito y el modificar el cambio de comportamientos y actitudes detrás del volante; para conducir de una manera segura, responsable y legal.	Técnicas y Humanas.	Conferencia magistral y actividades vivenciales y aprendizaje significativo	Grupo de Gestión del Talento Humano	4 HORAS
Funcionarios	Educación vial y Responsabilidades de conductores, pasajeros y peatones	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Normas de circulación de peatones por vía pública.</li> <li>* Normas generales para el transporte de Pasajeros</li> <li>* Cinturón de seguridad y elementos de protección personal para conductores y pasajeros.</li> <li>* Efectos en la conducción del Tabaco, Alcohol, medicamentos y sustancias psicoactivas.</li> </ul>	Enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como propósito final la protección y cuidado de los conductores, pasajeros y peatones que recorren y transitan por la vía pública.	Técnicas y Humanas.	Conferencia magistral y actividades vivenciales y aprendizaje significativo. Folletos e información a los correos de cada funcionario.	Grupo de Gestión del Talento Humano	4 HORAS
Conductores Mecánicos	Mantenimiento preventivo de vehículos y motocicletas	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Vehículos seguros.</li> <li>* Lista de verificación preoperacional de vehículos</li> <li>* Alistamiento vehicular (Condiciones internas y externas)</li> <li>* Plan y cronograma de mantenimiento.</li> </ul>	Guiar a los conductores mecánicos como parte de la operación diaria del vehículo asignado, con el fin de realizar un chequeo preoperacional que permita hacer un seguimiento continuo del estado mecánico y de seguridad del automotor o motocicleta. Con el fin de detectar los problemas críticos, utilizándolos como insumo para el plan de mantenimiento en un período determinado.	Técnicas y Administrativas	Conferencia magistral y actividades prácticas - vivenciales	Grupo de Gestión del Talento Humano	4 HORAS
Conductores Mecánicos	Diagnóstico para el Plan de Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Socialización de los métodos empleados para el diagnóstico de los riesgos viales en la entidad.</li> <li>* Socialización de los riesgos viales presentes en la entidad.</li> <li>* Conceptos Básicos Marco legal y normativo en materia de seguridad Vial.</li> <li>* Política de Seguridad Vial de la SSF.</li> <li>* Comité de seguridad Vial</li> <li>* Lineamientos y directrices Institucionales en materia de Seguridad Vial</li> <li>* Propósito, objetivos y alcance del PESV de la SSF.</li> <li>* Acciones y Estrategias de prevención en Seguridad Vial de la SSF.</li> </ul>	Socializar la metodología empleada y los resultados contemplados en la Resolución 1565 del 2014 e incluidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad, para generar lecciones aprendidas.	Administrativas	Conferencia magistral	Grupo de Gestión del Talento Humano	2 HORAS
Conductores Mecánicos y Directivos	Convivencia Ciudadana	Esta capacitación se encuentra implementada en el Programa de Capacitaciones de la entidad como CLIMA Y AMBIENTE LABORAL				Grupo de Gestión del Talento Humano	8 DIAS
Conductores Mecánicos	Sensibilización al autocuidado y hábitos – conductas	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Seguridad Basada en valores / comportamientos seguros en seguridad vial</li> <li>* Niveles de conciencia frente a la seguridad y el autocuidado</li> <li>* Facilitadores humanos de la inseguridad</li> <li>* Principios motivacionales de la seguridad</li> <li>* Estilos de vida saludables (comer y dormir bien)</li> <li>* Incremento de la valoración personal y visiones de la seguridad.</li> </ul>	Fomentar y adquirir estrategias de autocuidado para la Promoción de la Salud, la seguridad y la prevención de incidentes y accidentes de trabajo centrado en movilidad vial, tanto para conductores, pasajeros y peatones.	Humanas	Conferencia magistral y actividades prácticas - vivenciales	Grupo de Gestión del Talento Humano	4 HORAS

## Anexo N.º 24. Programa de capacitaciones PESV.

### 2.3.2. Cronograma de formación

El Plan de Trabajo PESV incluye las fechas de programación de cada capacitación.

**Anexo N.º 25.** Cronograma de capacitaciones PESV.

### 2.3.3. Responsable del programa de capacitación

Los responsables del Programa de capacitaciones será el Grupo de Gestión del Talento Humano y el responsable del PESV.

### 2.3.4. Temas de normatividad legal y sensibilización

Los temas incluidos en el programa de capacitación están enfocados en la normatividad legal vigente y sensibilización, los cuales son:

CARGO	CAPACITACION
Conductores Mecánicos	Plan estratégico de seguridad vial Y funciones del comité de seguridad vial.
	Sensibilización al autocuidado y hábitos – conductas
	Instructivos de atención de accidentes y víctimas
	Seguridad vial y manejo defensivo y preventivo
Funcionarios Directivos	Responsabilidades de pasajeros
Conductores Mecánicos	Educación vial y Responsabilidades de conductores y peatones
	Mantenimiento preventivo de vehículos y motocicletas
	Seguridad vial para peatones y motociclistas
	Comer bien y conducir mejor
	Políticas de Regulación El alcohol y la fatiga, la velocidad y las drogas.
	Distracciones al volante

### 2.3.5. Requisitos de la capacitación

La entidad por medio del registro de asistencia a capacitación dejara constancia del temario, la duración de las actividades y el responsable de dictarla.

Deberá conservar las presentaciones de los temas para validar la información compartida. Para los temas que requieran ser evaluados la entidad usara los formatos establecidos en su Sistema de Gestión de SST y deberán ser conservados en el área de Gestión Humana.

**Anexo N.º 26** Formato de evaluación capacitaciones.

## 2.4. Control de documentación de conductores

### 2.4.1. Información de los conductores

El responsable asignado se encargará de garantizar la actualización y la trazabilidad de la información contenida en el sistema de información con el que cuenta la entidad y establecer los mecanismos y periodos para el cargue de dicha información.

68

La base de datos incluirá:

- Nombres y apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Grupo de trabajo al que pertenece
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en la conducción
- Tipo de licencia de conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingresos de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes (fecha, lugar, área rural/urbana)
- Reporte de accidentes (fecha, lugar, área rural/urbana)
- Capacitaciones de Seguridad Vial realizada.

Nota: Los Exámenes, pruebas y capacitaciones sobre la información de los conductores la empresa debe garantizar que se encuentre documentado, actualizado y su trazabilidad. Para el caso de los conductores no propios, la organización exigirá el cumplimiento de los requerimientos sobre el programa tanto como los conductores propios y en las mismas frecuencias.

### 2.4.2. Protocolo de control de documentos de conductores propios y tercerizados.

La documentación correspondiente a los conductores propios se encuentra en el Grupo de Gestión Humana y de los vehículos propios y tercerizados se encuentra en el Grupo de Gestión Administrativa.

**Anexo N.º 27** Base de datos de conductores propios.

**Anexo N.º 28.** Base de datos de conductores tercerizados.



### 2.4.3. Registro de infracciones a las normas de tránsito

- El funcionario Juan Arley Naranjo Lesmes con CC 79.660.410 reporto que el Vehículo Sedan Kia modelo Rio UB EX 2016 con placas OJY033 se le fue impuesto un comparendo el día 2 de Junio del 2017 por estacionar en sitio prohibido en la Carrera 6 con Calle 6 localidad de Candelaria, el funcionario realizo el curso sobre Normas de Tránsito y pago el correspondiente comparendo.

### Conductores propios

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

Para efectos de seguimiento se realiza el siguiente procedimiento:

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

### 2.5. Políticas de regulación de la entidad

ACTIVIDADES	DOCUMENTOS	RESPONSABLE
Control de alcohol y drogas	Política	Grupo de Gestión Administrativa
Regulación de horas de conducción	Política y Folleto	Grupo de Gestión Administrativa
Regulación de Velocidad	Política y Folleto	Grupo de Gestión Administrativa

Uso del cinturón de seguridad	Política y Folleto	Grupo de Gestión Administrativa
Uso de EPPS	Política y Folleto	Grupo de Gestión Administrativa
Uso de equipos bidireccionales	Política y Folleto	Grupo de Gestión Administrativa
Socialización	Política y Folleto	Grupo de Gestión Administrativa
Señalización	Política y Folleto	Grupo de Gestión Administrativa

**Tabla 17** Políticas de regulación de la entidad.

### 2.5.1. Programa contra el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas

La entidad ha establecido el Programa Integral de Prevención del Consumo de Alcohol y Drogas PIPCAVD.

#### OBJETIVOS

General Prevenir de manera integral el consumo de alcohol y drogas y promover la salud mental y física en el ámbito laboral de la superintendencia de subsidio familiar.

#### Objetivos Específicos

- Entrenar en la Detección de situaciones emocionales en las que la persona esta propensa al consumo de alcohol, drogas u otra sustancia que pueda poner en riesgo su salud mental y física.
- Crear un espacio de socialización de consecuencias y efectos negativos neuro psicofisiológicos donde los funcionarios generen un pensamiento crítico que les permita decir no al alcohol y a las sustancias psicoactivas de manera radical.
- Dar herramientas psicoeducativas para que la persona descubra el poder de su supercerebro y como este puede potenciar al máximo la salud, la felicidad y el bienestar”.
- Promover en los consumidores adictos estrategias de control y reducción del consumo de alcohol y drogas con el fin de evitar efectos y consecuencias negativas en la salud y su entorno laboral y familiar.

#### DESCRIPCION DEL PROGRAMA

Para lograr cada uno de los objetivos específicos que nos llevara a cumplir el objetivo general y lograr tener un desarrollo integral es necesario que la intervención, vaya de la mano con los demás programas realizados desde el área de seguridad y salud en el trabajo asociados a la buena nutrición, el descanso adecuado(las pausas activas necesarias), la promoción de la buena condición física, en vista de que se ha logrado identificar que dentro de los funcionarios existe la ausencia de hábitos de vida adecuados



y estilos de vida saludables, en el 2018 la superintendencia de subsidio familiar en cada una de sus sedes Bogotá (calle 45, carrera 69 y calle 26) establece y cuenta con este programa con el fin de prevenir la incidencia de este fenómeno del cual se ha investigado y de esta manera asegurar un óptimo desarrollo de las actividades laborales e incluso se hace extensivo a las actividades familiares. Por parte de los funcionarios, independientemente de su forma de vinculación, cargo o edad.

## METODOLOGIA

EL ODC (Observatorio de drogas en Colombia) es una respuesta a la necesidad de integrar la información procedente de todos los sectores responsables de llevar a cabo acciones relacionadas con el problema de las drogas, para facilitar la formulación y ajuste de políticas, planes y estrategias de intervención. De la mano con las políticas mencionadas los esfuerzos se enfocan en minimizar el consumo de alcohol y drogas, a nivel intralaboral como a nivel extra laboral, mediante actividades de promoción de estilos saludables y prevención de consumo buscando generar ambientes sanos de trabajo, sanos seguros y saludables, dando cumplimiento a la política de prevención de la entidad. Se trabajará con metodología experiencial lúdico pedagógica.

## FASES DEL PROGRAMA

### Fase Diagnostica

Dentro del diagnóstico de las condiciones de salud realizado a partir de la intervención grupal e individual del riesgo psicosocial, durante el mes de octubre y noviembre a los profesionales especializados y colaboradores, se lograron identificar los factores negativos expuestos durante el cuerpo del trabajo que están afectando los estados emocionales de los profesionales de la entidad, generando enfermedades físicas y psicológicas así como problemas en las relaciones interpersonales, donde a partir del instrumento aplicado del perfil sociodemográfico se identificó que existe consumo de alcohol, tabaco y drogas como la marihuana, dentro de la población aunque de manera leve, se hace necesario socializar el programa buscando promocionar estilos de vida saludable.

El grupo de personas identificadas dentro de la atención individual que se identifica un presunto consumo o dependencia, se constituyó como la población de seguimiento remitida a EPS acordes a las recomendaciones en el seguimiento psicosocial.

### Fase de intervención

La superintendencia de subsidio familiar desde el área de seguridad y salud en el trabajo, apoyada de Colsubsidio, interviene para el año 2018 con las actividades de socialización

para la prevención del consumo del alcohol y drogas, a través de la promoción de comportamientos y estilos de vida saludables, creados a partir del conocimientos de las causas neuropsicológicas que deterioran el cerebro y sus diferentes funciones, ejecutivas, así como sus procesos psicológicos básicos, como memoria, atención, sensopercepción, cabe resaltar que el programa está enfocado en brindar información pertinente de peso relacionados solo con la prevención, sin entrar específicamente en el manejo de las distintas intervenciones clínicas que esto demande, ya que son propias de las funciones de la EPS, O de un seguimiento particular de manera clínico. Esta fase de intervención tendrá 4 actividades de socialización enfocadas en la población de las dos sedes, abarcando a todas las dependencias, para este propósito se han establecido acciones específicas que se encuentran en el anexo 1(actividades para el desarrollo y la socialización de este programa). Para el efectivo control de la misma se utilizará el seguimiento a infracciones de tránsito por manejo bajo sustancias psicoactivas llevando a cabo un control mensual de la reincidencia que permita retroalimentar estas disposiciones y se hará entrega de un folleto que hace referencia al tema.

## **Anexo N.º 29 PIPCAYD**

### **2.5.2. Política de regulación y control de alcohol, tabaquismo y drogas.**

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas. Mediante la adopción de esta política, la entidad busca promover y sensibilizar el no uso de sustancias psicoactivas y alcohol, para mantener ambientes de trabajo seguros para las actividades que requieran el uso de los vehículos de la entidad, propios o tercerizados, a propósito de lo definido en la legislación. Los funcionarios y/o contratistas que realicen labores de conducción para la institución deberán respetar y acatar el código nacional de tránsito. Para implementar esta política de Alcohol y Drogas, la empresa asume el compromiso de:

- Acatar y respetar la legislación colombiana en seguridad vial, respecto al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas, por parte de conductores y ocupantes de un vehículo de propiedad de la entidad o de los terceros que presten éste servicio a la Superintendencia de Subsidio Familiar.
- Está prohibido llegar a trabajar bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas, así como fumar dentro de las instalaciones de la SuperSubsidio o en los vehículos de propiedad de la entidad o de los terceros que presten éste servicio.



- Promoverá con los contratistas de servicios de transporte de la entidad la adopción de políticas frente al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.
- Formará a todos sus trabajadores en temas referentes al consumo de Alcohol y Drogas, a través de acciones específicas de capacitación.

Así mismo la entidad establece los siguientes mecanismos para el control de alcohol de acuerdo a las leyes vigentes:

- Establecerá personal idóneo para la realización de pruebas de alcoholimetría, este personal será designado por el Comité de Seguridad Vial y será capacitado para la toma de las pruebas.
- Para la realización de las pruebas alcoholimétricas se realiza con alcoholímetro certificado y que cumpla la normatividad vigente, a su vez el quipo debe ser calibrado y reemplazado de acuerdo a lo establecido por el fabricante.
- El procedimiento para la realización de la prueba de alcoholimetría, se establecerá a través de la Resolución 1844 de 2015 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- La periodicidad de las pruebas serán una vez por semana o cuando se requiera.

En caso de que algún conductor de positivo en la respectiva prueba, se notificara a la oficina de jurídica y grupo de investigaciones administrativas, para generar el correspondientes acto administrativo y legal.

Esta política aplica para todas las dependencias de la entidad, así como a todos los servidores que tengan a su cargo la administración, la custodia, el mantenimiento o el uso de vehículos para el cumplimiento de misiones y tareas oficiales.

**Anexo N.º 30** Política de regulación y control de alcohol, tabaquismo y drogas.

**Anexo N.º 31** Folleto Política de regulación y control de alcohol, tabaquismo y drogas.

### 2.5.3. Política de Regulación de horas de conducción y descanso

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas. Mediante la adopción de esta política, la entidad busca garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial. Igualmente, dentro de estas políticas se implementará la práctica de pausas activas



como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores.

Dado que existe una relación entre el cansancio o fatiga en la conducción y la ocurrencia de accidentes viales, la Organización promueve y regula el descanso adecuado de los conductores, con las siguientes prácticas:

- Jornada máxima de conducción: Diez (10) horas al día.
- Descanso o pausa activa: cada cuatro (4) horas de conducción continua con un tiempo de 15 minutos y enfocados al estiramiento e hidratación del conductor.
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicios que puedan prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Evaluar en caso de incidente o accidente la probabilidad de causalidad por fatiga en los trabajadores.
- Tiempo de conducción semanal: máximo 50 horas.
- Al término de la jornada laboral que sea de 10 horas máximo de conducción, se exigirá al conductor un periodo mínimo de descanso de 8 horas antes de volver a iniciar el proceso.

**Anexo N.º 32** Política de Regulación de conducción y descanso.

**Anexo N.º 33** Folleto Política de regulación de conducción y descanso.

#### 2.5.4. Política de Regulación de la velocidad

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas. Mediante la adopción de esta política, la entidad busca promover y sensibiliza la aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la entidad, propios o tercerizados, a propósito de lo definido en la legislación, teniendo en cuenta las zonas rurales, urbanas y rutas internas.

Los funcionarios y/o contratistas que realicen labores de conducción para la institución deberán respetar y acatar el código nacional de tránsito y en especial los límites de velocidad de sus vehículos de la siguiente manera:

- Carreteras nacionales y departamentales: 80 km/h.
- Carreteras urbanas: 50 km/h.
- Vías rurales, residenciales o escolares: 30 km/h
- Circulación en parqueaderos de uso de la entidad: 10 km/h.
- Y de acuerdo a la señalización que presenten las rutas por donde se encuentra transitando.



Los límites anteriormente expuestos deben reducirse en caso de que las condiciones climáticas adversas así lo requieran y están sujetos a los establecidos por las autoridades locales del área de influencia. Para el efectivo control de la misma se utilizará el seguimiento a infracciones de tránsito por exceso de velocidad llevando a cabo un control mensual y mediante la instalación y vigilancia del GPS.

El pasajero deberá exigir el cumplimiento de los ítems antes mencionados para mejorar condiciones del viaje y de la seguridad vial.

**Anexo N.º 34** Registro de entrega folleto regulación de la velocidad.

**Anexo N.º 35** Folleto Política de regulación de la velocidad.

### 2.5.5. Política de Regulación del Uso obligatorio del cinturón de seguridad

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas. Mediante la adopción de esta política, la entidad busca promover y sensibilizar el uso del cinturón de seguridad en los vehículos que prestan el servicio a la entidad, propios o tercerizados, definido en el código nacional de tránsito.

Todo funcionario y/o contratista debe tener puesto el cinturón de seguridad ya sea **conductor o pasajero** de un vehículo de la entidad o de terceros (rutas) por corto que sea el trayecto, el conductor es responsable por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada, segura y en todo momento. Además, todos los vehículos propios, arrendados y/o contratados deberán tener cinturones de seguridad de acuerdo a la reglamentación vigente.

Para el control del uso obligatorio del cinturón de seguridad se utiliza una encuesta que es diligenciada para quien hace uso y quien conduce el vehículo oficial con periodicidad trimestral.

Si algún funcionario hace caso omiso a lo emitido en esta política, la entidad tomará medidas sancionatorias, las cuales incluyen:

- Suspensión de las labores de movilización durante un tiempo mínimo de tres meses hasta seis meses.
- Se genera el memorándum con copia a la hoja de vida, si es reiterativo.
- Se fija la terminación del contrato por incumplimiento de funciones.

Esta política aplica para todas las dependencias de la entidad, así como a todos los servidores que tengan a su cargo la administración, la custodia, el mantenimiento o el uso de vehículos para el cumplimiento de misiones y tareas oficiales.

**Anexo N.º 36** Política de regulación uso del cinturón.

**Anexo N.º 37** Folleto Política de regulación uso del cinturón.

### 2.5.6. Política Uso de equipos de comunicación mientras se conduce

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas. Mediante la adopción de esta política, la entidad busca promover y sensibiliza a los funcionarios de la entidad para el no uso de equipos de comunicación mientras estén conduciendo los vehículos que prestan el servicio a la entidad, propios o tercerizados o mientras es un usuario de la vía pública como peatón, a propósito de lo definido en la legislación y teniendo en cuenta su aplicación en rutas internas y externas.

Los funcionarios y/o contratistas que realicen labores de conducción para la institución deberán respetar y acatar el código nacional de tránsito y la presente política de la siguiente manera:

- No usar el móvil cuando está conduciendo o caminando.
- Se podrán hacer uso de sus equipos de comunicación con los accesorios pertinentes (manos libres) solamente para fines de su actividad laboral.
- En caso de hacer uso obligatorio del móvil, el conductor deberá estacionar el vehículo en un lugar seguro para poder hacer uso de su equipo de comunicaciones
- Se prohíbe el uso de los equipos de comunicaciones para mensajes de texto y chat al momento de la conducción.

El pasajero deberá exigir el cumplimiento de los ítems antes mencionados para mejorar condiciones del viaje y de la seguridad vial. Para el control del no uso de equipos bidireccionales se utiliza una encuesta que es diligenciada para quien hace uso del vehículo oficial con periodicidad trimestral.

Si algún funcionario hace caso omiso a lo emitido en esta política, la entidad tomará medidas sancionatorias, las cuales incluyen:

- Suspensión de las labores de movilización durante un tiempo mínimo de tres meses hasta seis meses.
- Se genera el memorándum con copia a la hoja de vida, si es reiterativo.
- Se fija la terminación del contrato por incumplimiento de funciones.



Esta política aplica para todas las dependencias de la entidad, así como a todos los servidores que tengan a su cargo la administración, la custodia, el mantenimiento o el uso de vehículos para el cumplimiento de misiones y tareas oficiales.

**Anexo N.º 38** Política de regulación uso de equipo de comunicación mientras se conduce.

**Anexo N.º 39** Folleto Política de regulación uso de equipo de comunicación mientras se conduce.

### 2.5.7. Elementos de protección personal

Para la actividad desarrollada por los conductores de vehículos se requiere Elemento de Protección Personal únicamente en caso de falla de vehículo y accidente de tránsito, el cual consiste en un chaleco reflectivo

Los elementos entregados al motociclista se encuentran establecidos en la matriz de EPP de la entidad.

**Anexo N.º 40** Política de Elementos de Protección Personal.

**Anexo N.º 41** Folleto Política de Elementos de Protección Personal.

**Anexo N.º 42** Matriz de elementos de protección personal

## 3. VEHÍCULOS SEGUROS

### 3.1. Mantenimiento preventivo

#### 3.1.1. Hojas de Vida de los vehículos

La Superintendencia del Subsidio Familiar conservara la información de cada vehículo en una carpeta física, en la cual se conservarán los siguientes documentos:

- Placas del vehículo
- Especificaciones técnicas del vehículo
- Plan de mantenimiento preventivo/correctivos – fechas
- Línea
- Modelo
- Marca

**Anexo N.º 43** Hoja de vida de los vehículos

### 3.1.2. Base de datos información vehículos

La información de la hoja de vida del vehículo se encuentra en una base de datos física y digital de la entidad.

**Anexo N.º 44** Base de datos vehículos de la entidad

### 3.1.3. Documentos al día vehículo

La información de la hoja de vida del vehículo se encuentra en una base de datos física y digital de la entidad.

### 3.1.4. Reporte de incidentes y accidentes

La información de la hoja de vida del vehículo se encuentra en una base de datos física y digital de la entidad.

### 3.1.5. Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento

La información de las recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento se encuentra en las carpetas físicas de cada vehículo de la entidad.

### 3.1.6. Cronograma de intervenciones de vehículos propios

La Superintendencia del Subsidio Familiar establece los mantenimientos preventivos sujetos a lo determinado por el fabricante de cada uno de los vehículos y será ejecutado por el proveedor idóneo quien deberá entregar los respectivos soportes.

El Grupo de Gestión Administrativa es la responsable de programar y verificar el mantenimiento del parque automotores de la Superintendencia del Subsidio Familiar así mismos se deberán mantener al día el cumplimiento de las revisiones técnico mecánicas, cumpliendo con los estándares definidos por el Gobierno Nacional.

En el Plan de trabajo del PESV se encuentra programado los mantenimientos, la información del mantenimiento preventivo debe anexarse a la base de datos (Carpeta física) de información del vehículo. Cada mes de recorrido de vehículo, se solicitará por escrito el mantenimiento preventivo al Grupo de Gestión Administrativa la cual dentro de los tres (3) días siguientes expedirá la autorización respectiva para que dentro de los dos (2) días siguientes se presente el vehículo al taller.

**Anexo N.º 39** Programa de Mantenimiento.

### 3.1.7. Verificación de mantenimiento para vehículos afiliados (terceros)

La Superintendencia del Subsidio solicita bases de datos y cronograma de los vehículos, así como la evidencia del mantenimiento preventivo (numeral 3.1.1. Hoja de vida vehículo) al proveedor de vehículos contratados cada dos meses.

**Anexo N.º 40** Base de datos vehículos afiliados (terceros)

### 3.1.8. Idoneidad personal que realiza mantenimientos preventivos

La entidad garantiza que el mantenimiento de los vehículos propios es realizado por los talleres autorizados, los cuales cuentan con la idoneidad, infraestructura y tecnología requerida para tal fin, así mismo en este momento cuenta con un contrato de prestación de servicios con la siguiente entidad N.º 037 del 2019, La empresa encargada de este servicio es CAR SCANNER S.A.S.

**Anexo N.º 41** Información proveedor de mantenimiento

## 3.2. Mantenimiento correctivo

Es un mantenimiento encaminado a corregir una falla que se presente en determinado momento. Su función primordial es poner en marcha el vehículo de lo más rápido y con el mínimo costo posible. La práctica enseña que este mantenimiento correctivo es inevitable, así se haya implementado un programa de mantenimiento preventivo, ya que en cualquier momento se pueden presentar fallas que no fueron previstas.

### 3.2.1. Registro de mantenimiento correctivo.

Los registros de mantenimientos correctivos son registrados en la carpeta respectiva al contrato de mantenimiento de cada vigencia (carpeta física).

### 3.2.2. Protocolo en caso de fallas del vehículo

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas y protocolos para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas. Mediante la adopción de este protocolo, la entidad busca brindar una herramienta a los funcionarios y conductores mecánicos que hacen uso de los vehículos para el cumplimiento misional y tareas oficiales frente a fallas repentinas del vehículo designado y funcionarios que hacen uso de vehículos de terceros (rutas). También permite recolectar la información necesaria para adelantar posteriormente la investigación de la falla, con el fin de generar lecciones aprendidas que sirvan a la promoción de la seguridad vial y la prevención de siniestros viales. En lo normativo, este



protocolo atiende lo referente al eje de “Vehículos Seguros” del Plan Estratégico de Seguridad Vial (Ley 1503 de 2011).

**Anexo N.º 42** Registro folleto protocolo en caso de fallas del vehículo.

### 3.2.3. Idoneidad personal que realiza mantenimientos correctivos

La entidad garantiza que el mantenimiento de los vehículos propios es realizado por los talleres autorizados, los cuales cuentan con la idoneidad, infraestructura y tecnología requerida para tal fin, así mismo en este momento cuenta con un contrato de prestación de servicios con la siguiente entidad N.º 037 del 2019, La empresa encargada de este servicio es CAR SCANNER S.A.S.

### 3.3. Chequeo preoperacional

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo y conforme a lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, la entidad establece protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisen los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha.

La entidad debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha.

Los reportes que resulten de las revisiones preoperacionales quedaran consignados en el formato respectivo y serán entregados al área administrativa quien programara las respectivas revisiones con el proveedor de mantenimiento. (Anexo 33 Listado de chequeo antes de marcha para automóvil y vehículo)

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

**Anexo N.º 43** Pre operacional vehículos (automóvil y motocicleta).

### 3.4. Apoyo Tecnológico.

La entidad cuenta con apoyo tecnológico en servicio de GPS para dar mayor control a los vehículos de la entidad, para ello se inició el contrato N° 103 del 27 de abril de 2018 con la empresa DAR SOLUCIONES SAS cuyo objeto es Prestar el servicio de rastreo y monitoreo vehicular integral, compatible con los dispositivos GPS de marca Wavelink200 de propiedad de la Superintendencia del Subsidio Familiar.

**Anexo N.º 44** Ficha Técnica Contrato N.º 103 del 2018

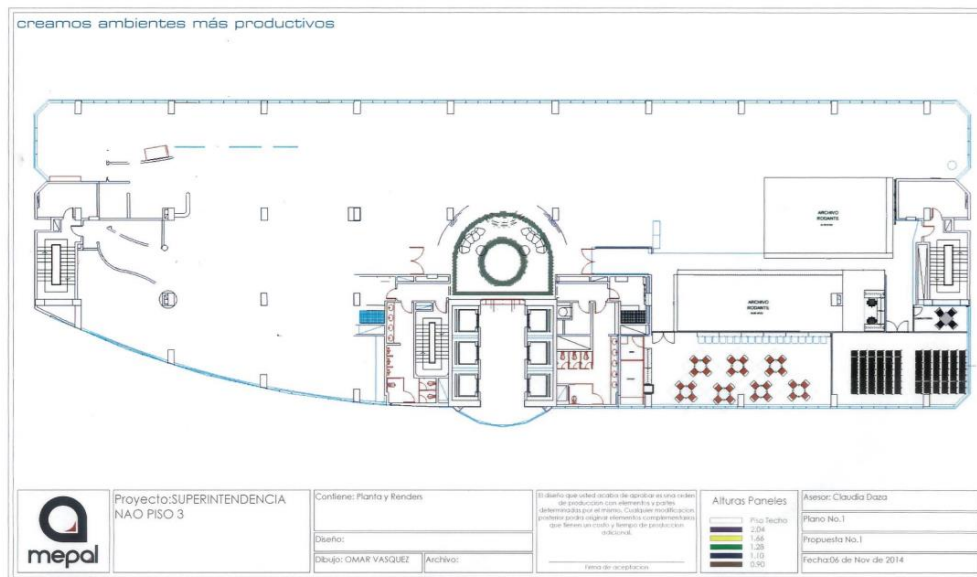
## 4. INFRAESTRUCTURA SEGURA

### 4.1. Infraestructura Interna

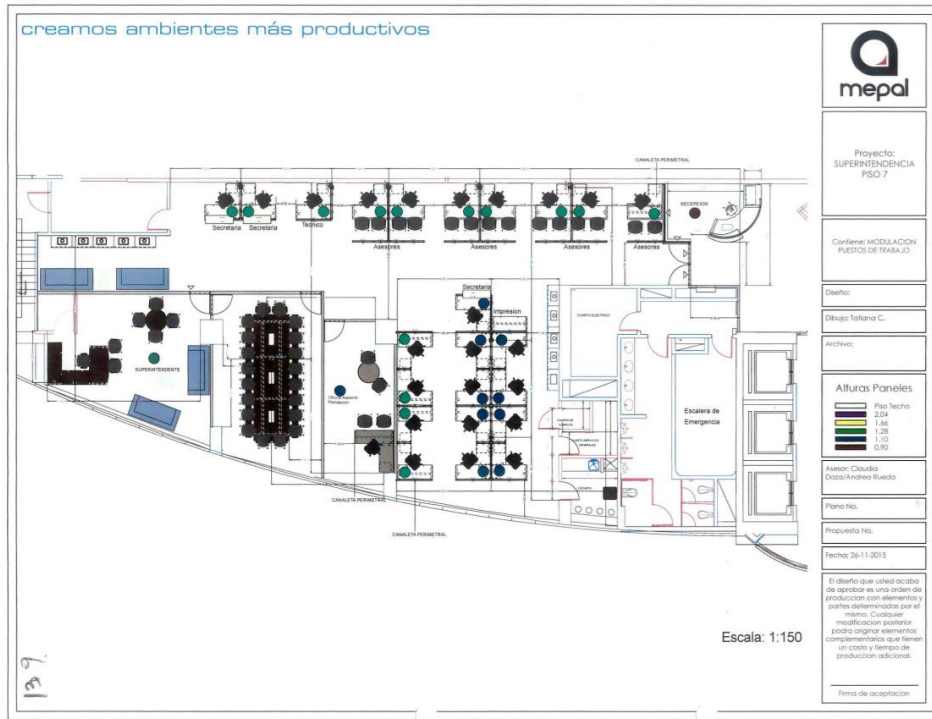
#### 4.1.1. Planos de las vías internas

Esta sede está ubicada en el edificio World Business Port en los pisos 3, 4 y 7 con dirección Avenida Carrera 69 N.º 25B-44, este edificio cuenta con:

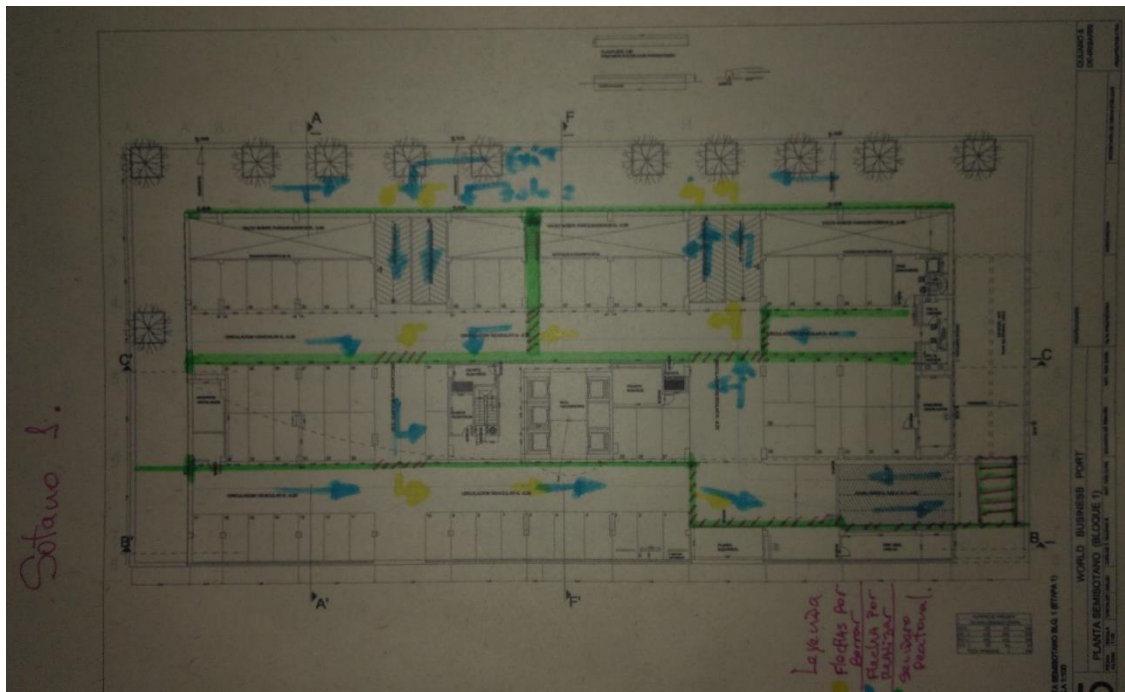
- Tres (3) niveles de parqueaderos en sótanos y diecisiete (12) pisos para oficinas.
- Área piso 3 de 1600 m2, Área piso 4 de 3200m2, Área piso 7 de 400m2 y Área total de 2000 m2.
- 68 parqueaderos de vehículos para la entidad.
- Seis (6) ascensores.
- Zonas de cafetería, salones de reuniones y zona de radicación.



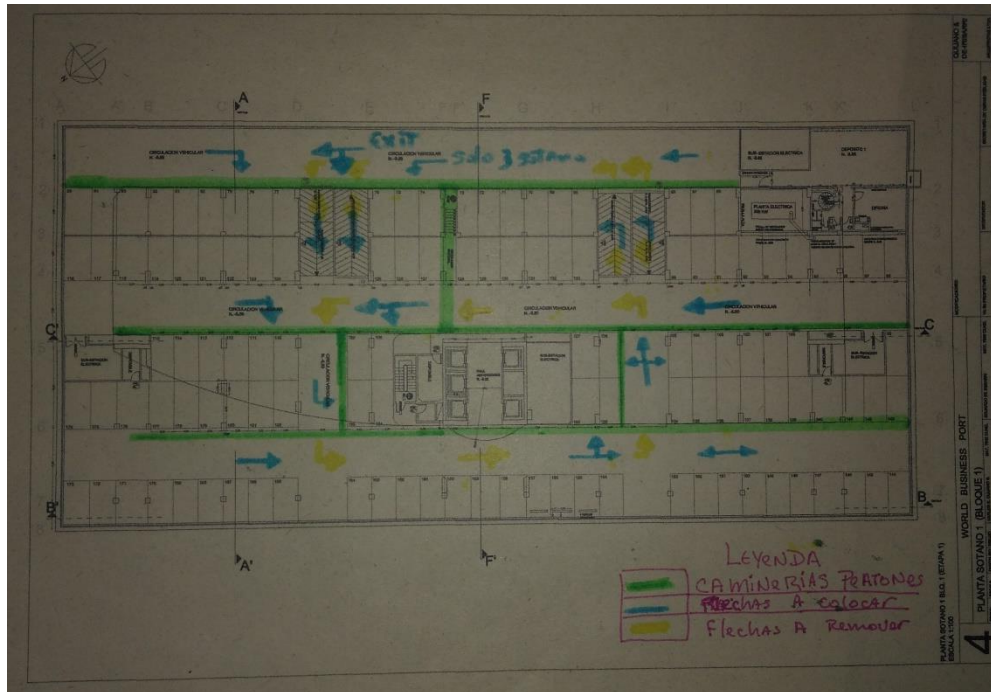
Plano Piso 3.



Plano Piso 7.



Plano Semisótano.



Plano Sótano 1

#### 4.1.2. Conflicto de circulación entre vehículos, peatones, parqueadero.

Se evidencio durante el recorrido de las instalaciones, que no existe conflicto entre las zonas de circulación de los vehículos y las zonas de desplazamiento peatonal, debido a que cada entrada y salida peatonal y vehicular se encuentran separadas.

#### 4.1.3. Zonas peatonales señalizadas

Las zonas donde confluyen zonas de circulación vehicular con pasos peatonales están debidamente señalizadas con demarcación en el piso e iluminación como se evidencia en las fotografías siguientes:

Registro fotográfico

#### 4.1.4. Zonas peatonales iluminadas

Las zonas peatonales se encuentran debidamente iluminadas como se evidencia en las siguientes fotografías:

Registro fotográfico

#### 4.1.5. Revisión entorno físico

En el análisis realizado a las instalaciones de la entidad, se realizó inspección visual de las siguientes áreas:

- Vías peatonales de ingreso y salida de los servidores
- Ingreso a los parqueaderos
- Vías de circulación de los vehículos
- Estacionamientos

#### 4.1.6. Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones

(Registro fotográfico dejar registro por las dos sedes)



Zona de ingreso y salida de peatones Sede en remodelación.

#### 4.1.7. Zonas de ingreso y salida de vehículos

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

Registro fotográfico

#### 4.1.8. Parqueaderos



## Registro fotográfico

### 4.1.9. Estudio de rutas

La actividad social de la Superintendencia del Subsidio Familiar no corresponde a la prestación de transporte de pasajeros y/o de mercancías, sin embargo, cuenta con un contrato vigente N.º 101 del 2018 para el transporte de los funcionarios, por ello se solicitó a Escolytur el ruto grama usado para identificar puntos críticos de las rutas en operación.

85

### **ESTUDIO DE RUTAS POR ESCOLYTUR**

Es innegable que en las arterias viales de Bogotá los accidentes de tránsito tienen un porcentaje alto de ocurrencia y se han convertido en la principal causa de pérdidas para los operadores de transporte por su incidencia en la reparación de vehículos y las indemnizaciones por lesiones, por ende, como medida preventiva a la materialización de un siniestro vial, se realiza un análisis ante los eventos en los que los operadores de Escolytur Ltda., se encuentren involucrados, como una de las bases fundamentales para emitir un juicio que indique sus causas reales y así formular soluciones y medidas preventivas a corto y mediano plazo; para ello, se desarrolla un estudio de accidentalidad a nivel de rutas y en su red vial de manera que se puedan detectar sus puntos críticos, esto con el fin de capacitar preventivamente a los operadores de los vehículos de Escolytur Ltda. En relación a los sitios neurálgicos y de gran accidentalidad que existen dentro de cada una de las rutas de la compañía evitando la siniestralidad y accidentalidad vial. Para el logro de lo anterior se diseña un croquis de ruta el cual debe diligenciar cada conductor en operación, con el fin de definir la ruta y ayudar a la identificación de puntos críticos, este formato se observa en el Anexo No.17 “Croquis de Ruta”. Como evidencia de la implementación de estos ruto gramas se muestra a continuación los croquis de algunas rutas actualmente en operación diligenciados por cada operario de la ruta con ayuda de la tecnología GPS.

SECTOR DE TRANSPORTE  
**CROQUIS DE RUTAS**

FECHA DE ELABORACIÓN: \_\_\_\_\_  
FECHA DE ACTUALIZACIÓN: \_\_\_\_\_

1	Gabriela Gamba Esquivel
2	Juan Pablo Cristancho L.
3	Tomas Andrés Tovar
4	Nicolás Guzmán B.
5	Maria Julia Gutiérrez
6	Juan Felipe Reyes
7	Gabriela Cieves Contreras
8	Julián Mateo Carrasco B.
9	Laura Sofía Njaar Amaya
10	Santiago Dabiasis Cifuentes
11	Cristian S. Cuellar
12	Juan Sebastián Suarez
13	Gabriel Mateo Cusba Marín
14	Maria Paula Arias
15	Luisa Fernanda Torres Ovalle
16	Kyrisa Jara Contreras
17	Ana María Rincón Mora
18	Daniel Alejandro Bedoya
19	Juan Esteban Ruiz Gómez
20	Julián Santiago Ruiz Gómez

**DEMARCAÇÃO DE PUNTOS CRÍTICOS DE LA RUTA**

Punto crítico: característica física presente en la vía que puede ocasionar un accidente de tránsito.  
Instrucciones: Identifique y escriba los riesgos permanentes que se encuentran a lo largo de la ruta destinada y subígalos en el croquis. (X) crisis peligrosas, vía deteriorada, obra en la vía, alto flujo peatonal, etc.)

1. Señalización P de Mayo con caso 20  
2. SIN SEÑALIZACIÓN con caso 20  
3. CRUCE con caso 20  
4. CRUCE con caso 20

RUTA	CONDICIONES	FECHA DE ELABORACIÓN	FECHA DE ACTUALIZACIÓN	AM	PM
2	CONDICIONES: Doble T 11480 6. MONITOR: 11480 MONITOREO: 11480	TELÉFONO: 311 446 6423 CORREO: 311 446 6423	TELÉFONO: 311 446 6423 CORREO: 311 446 6423	2:30	2:30

SECTOR DE TRANSPORTE  
**CROQUIS DE RUTAS**

FECHA DE ELABORACIÓN: \_\_\_\_\_  
FECHA DE ACTUALIZACIÓN: \_\_\_\_\_

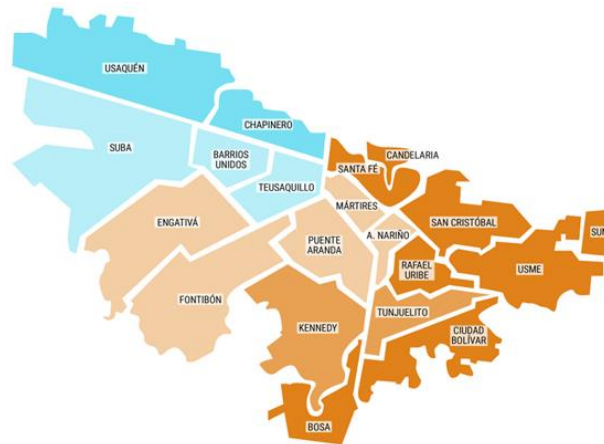
**DEMARCAÇÃO DE PUNTOS CRÍTICOS DE LA RUTA**

Punto crítico: característica física presente en la vía que puede ocasionar un accidente de tránsito.  
Instrucciones: Identifique y escriba los riesgos permanentes que se encuentran a lo largo de la ruta destinada y subígalos en el croquis. (X) crisis peligrosas, vía deteriorada, obra en la vía, alto flujo peatonal, etc.)

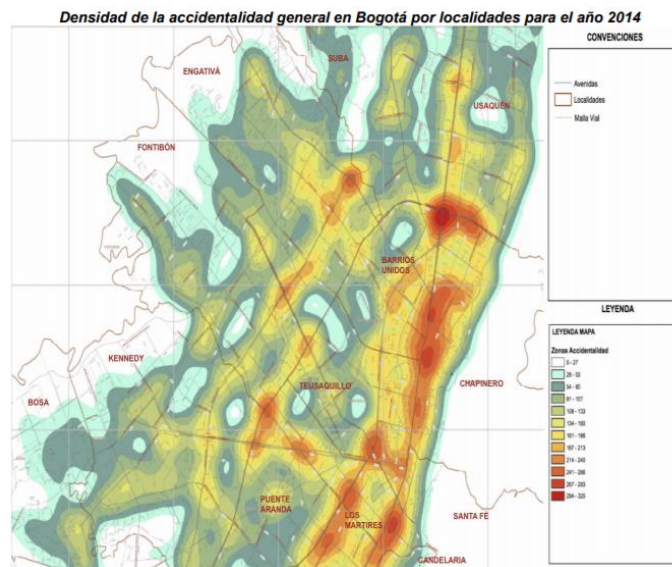
1. Señalización P de Mayo con caso 20  
2. SIN SEÑALIZACIÓN con caso 20  
3. CRUCE con caso 20  
4. CRUCE con caso 20

RUTA	CONDICIONES	FECHA DE ELABORACIÓN	FECHA DE ACTUALIZACIÓN	AM	PM
10	CONDICIONES: Pedro Antonio Arias MONITOR: 322 MONITOREO: Diana Gomez	TELÉFONO: 321 336 2314 CORREO: 321 336 2314	TELÉFONO: 311 891 1276 CORREO: 311 891 1276	2:30	2:30

De acuerdo a que la operación de las rutas de la compañía se concentra en 13 localidades de la ciudad, se procede a hacer el análisis de accidentalidad de cada una de ellas.

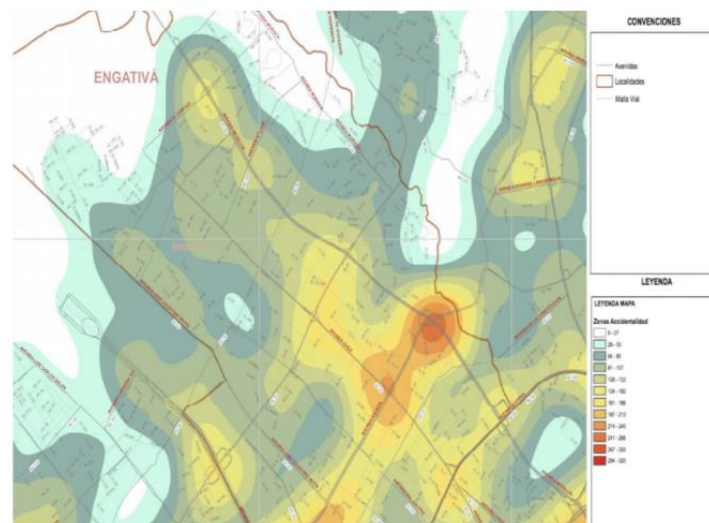


En la figura anterior se muestra la ubicación de las localidades donde se concentra la operación de las rutas de Escolytur Ltda., la mayor concentración de rutas se encuentra en la localidad de Kennedy, Bosa, Engativá, Fontibón, Usaquén, Suba, Chapinero, Barrios Unidos, Puente Aranda, Usme, Ciudad Bolívar, Teusaquillo y Rafael Uribe, se incluye en el análisis ya que eventualmente se realizan rutas de servicio especial. Las principales avenidas que comunican estas localidades son la Av. El dorado, Av. 68, Av. Primero de Mayo, Av. Ciudad de Cali, Av. Boyacá, Av. Las Américas, Av. Mutis, Calle 80, Calle 63, Av. Caracas, Av. Villavicencio, Autopista Norte, Autopista Sur o Av. Mutis. Los puntos críticos a los que se pueden ver expuestos los operadores de Escolytur Ltda., son una situación difícil y comprometida, en la que es preciso tomar las medidas de prevención para que se produzca una inflexión necesaria en el desarrollo de la operación y así evitar el siniestro. Para esto se toma alguna información dispuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá donde se exponen las cifras de accidentalidad de la ciudad en el último periodo de tiempo y de acuerdo a esta se hace el análisis específico de los puntos críticos para Escolytur Ltda.

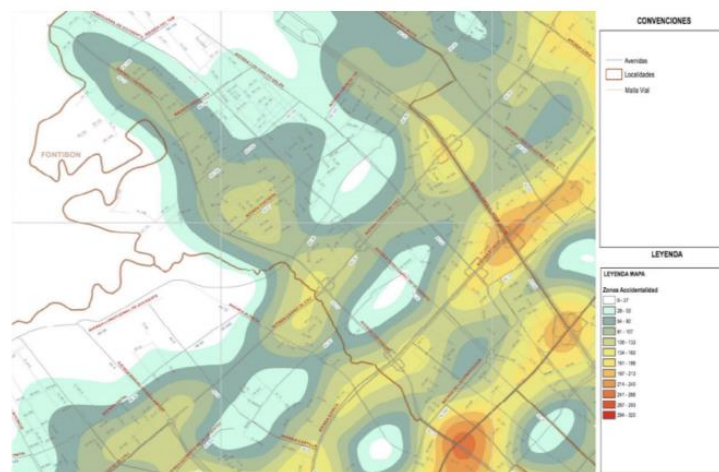


En la figura anterior se muestra una representación de accidentes georreferenciados por concentración de accidentes en la ciudad de Bogotá, este mapa indica las zonas en las que se presenta mayor probabilidad de accidentalidad por densidad de eventos, se puede observar que la mayor concentración de accidentalidad se encuentra en las localidades de chapinero, los mártires, barrios unidos y la candelaria y una parte de Usaquén. Se observa una menor concentración de accidentalidad en las localidades de Engativá, Fontibón, Kennedy y Bosa, pero se detectan algunos puntos críticos específicos, que muestran una concentración entre 134-266 accidentes para el año 2014. Para detectar las avenidas involucradas en estos puntos críticos se hace un acercamiento por localidad los cuales se muestran a continuación.

En la siguiente figura, se observan los puntos críticos para la localidad de Engativá, el punto más complicado se encuentra ubicado en la Av. Medellín con Av. Boyacá con una concentración de accidentes de 241- 266, el segundo punto crítico se encuentra en la Av. Chile con Av. Boyacá con una concentración de 214 – 240 accidentes, estos son los puntos a tener en cuenta como críticos en la localidad de Engativá. Todos los datos anteriores fueron determinados para el año 2014.



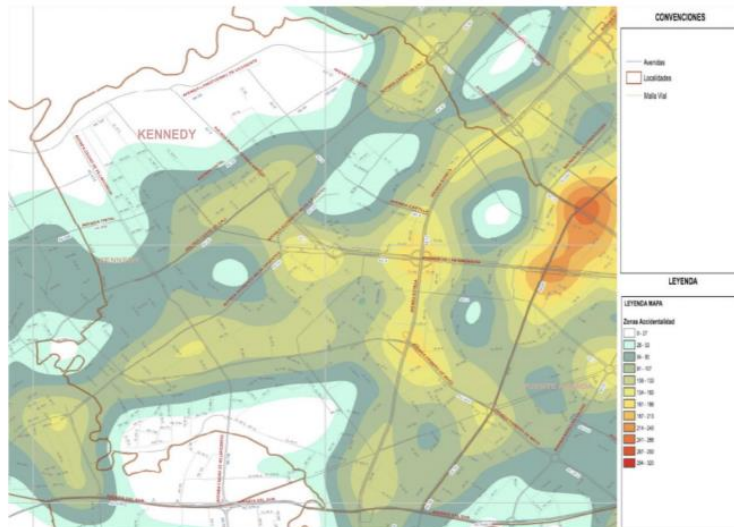
A continuación, se observan 3 puntos críticos en la localidad de Fontibón, el punto más crítico se encuentra ubicado en la Av. Cr 68 (Av. España) con Calle 13 (Av. Colón) con una concentración de 241 – 266 accidentes, el segundo punto crítico se encuentra ubicado en la Av. El Dorado (Jorge Eliecer Gaitán) con Av. Boyacá con una concentración de accidentes de 214 – 240 y el tercer punto crítico es identificado en la Av. El Dorado (Jorge Eliecer Gaitán) con Av. Cr. 68 (Av. España), este último cuenta con una menor concentración de accidentes (187-213 accidentes) pero aun así sigue siendo considerado un punto crítico. Todos los datos anteriores fueron determinados para el año 2014.



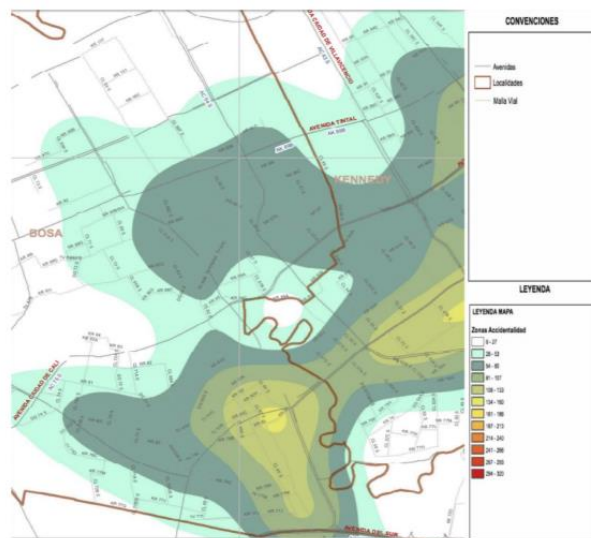
Se puede observar a continuación dos puntos notablemente críticos para la localidad de Kennedy, el primero se encuentra ubicado en la Av. Cr. 68 (Av. España) con Calle 13 (Av. Colón) con una concentración de 241 – 266 accidentes, el segundo se ubica en la Av. Las Américas con Av. Cr. 68 determinándose para éste una cantidad de accidentes de 214-240. Se observan otros dos puntos menormente críticos ya que cuentan con una concentración menor de accidentes, pero de igual manera deben tenerse en cuenta, estos

FO- PIN- CODO- 03 Versión 1

se encuentran ubicados en la Av. Boyacá con Av. Las Américas y en la Av. Boyacá con Av. Primero de Mayo, ambos con una densidad de accidentes de 161-186. Todos los datos anteriores fueron determinados para el año 2014.



A continuación, se muestra la concentración de accidentes en la localidad de Bosa, para la cual se puede identificar que sólo hay un punto que podría ser potencialmente crítico con una concentración de accidentes de 134-160 para el año 2014, este se encuentra ubicado en la Calle 63 Sur con Av. Cr. 80 (Av. Dagoberto Mejía Cifuentes).



De acuerdo a lo determinado anteriormente se pueden enlistar los 9 puntos críticos a tener en cuenta para las rutas de Escolytur Ltda., este se puede observar a continuación:

Cantidad de Accidentes	Punto Crítico	Localidad
241 – 266	Av. Cr 68 con Calle 13	Fontibón – Kennedy
	Av. Boyacá con Av. Medellín	Engativá
214 – 240	Av. Boyacá con Av. Calle 26	Fontibón
	Av. Las Américas con Av. Cr 68	Kennedy
	Av. Boyacá con Av. Chile	Engativá
187 – 213	Av. Calle 26 con Av. Cr 68	Fontibón
161-186	Av. Boyacá con Av. Las Américas	Kennedy
	Av. Boyacá con Av. Primero de Mayo	Kennedy
134-160	Av. Cr. 80 con Calle 63 sur	Bosa

Como estrategia complementaria a la identificación de los puntos críticos de las rutas de la compañía como estrategia de mitigación de accidentes de tránsito, Escolytur Ltda., tendrá como medio de divulgación interno de los puntos críticos, el envío de información preventiva a cada uno de empleados y afiliados por medio de e-mail, volantes, campañas de sensibilización y otros mecanismos (definidas en el pilar de comportamiento humano.). Como medio de difusión de las novedades en el tránsito o en las redes viales de la ciudad identificadas en el diario de la operación, se hará uso del radio teléfonos con los que cuenta cada vehículo, el conductor informa al coordinador de ruta por este medio la novedad identificada para que éste realice el registro de la novedad y proceda a difundir la información a los demás conductores en operación.

**Anexo N.º 45.** Estudio de rutas.

#### 4.1.10. Mantenimiento de la señalización

##### Política de Señalización

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas.

Por ello la entidad se compromete a señalar y mantener en buen estado todas las señales y demarcaciones en las vías internas y en los accesos a las instalaciones de la institución para mantener informados y advertidos de los peligros y riesgos viales a los funcionarios y contratistas.

Desde la alta dirección se declara el compromiso para dar cumplimiento y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial y actualización de su información.

#### 4.1.11. Infraestructura externa

La actividad social de la Superintendencia del Subsidio Familiar no corresponde a la prestación de transporte de pasajeros y/o de mercancías, por esta razón no es aplicable el requisito. Los desplazamientos externos comúnmente se realizan por actividades propias de la entidad.

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

## 5. ATENCION EN ACCIDENTES DE TRANSITO

### 5.1. Atención a víctimas

#### 5.1.1. Atención a víctimas en accidentes de tránsito

La Superintendencia de Subsidio Familiar, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá procedimientos, programas y protocolos para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito, los cuales pueden afectar a los funcionarios y contratistas. Mediante la adopción de este protocolo, la entidad busca brindar una herramienta a los funcionarios, contratistas y conductores que hacen uso de los vehículos para el cumplimiento misional frente atención de accidentes viales. En lo normativo, este protocolo atiende lo referente al eje de “Atención a Víctimas” del Plan Estratégico de Seguridad Vial (Ley 1503 de 2011).

1. OBJETIVO: Definir los pasos a seguir para la atención de accidentes viales.
2. ALCANCE: El presente protocolo aplica desde el momento en el que se presenta un accidente vial hasta la intervención de los lesionados por parte de expertos en atención médica.
3. DEFINICIÓN(ES): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidente de Tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (Artículo 2°, Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre).</li> </ul>
4. PROTOCOLO.  En caso de que usted se vea involucrado como actor de la vía en un accidente de tránsito siga las siguientes instrucciones:





- a. No debe huir del lugar del accidente, debe verificar su estado de salud y el de las demás personas involucradas.
- b. Si el accidente involucra vehículos automotores debe asegurarse que no existan derrames de líquidos inflamables y/o sustancias peligrosas a su alrededor y proceder con precaución.
- c. Si usted es el conductor del vehículo debe recordar dirigir a sus acompañantes a un lugar distante y seguro del lugar del accidente.
- d. Solicite inmediatamente ayuda a Grupos de apoyo externo al número 123 o Policía de Carreteras #767.
- e. Seguidamente debe informar a la entidad y a la Aseguradora (Seguros Mapfre).
- f. Encienda las luces de parqueo y coloque señales de precaución en la vía tan pronto como pueda, para prevenir la congestión del tráfico y la ocurrencia de otros accidentes, a una distancia de entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo de acuerdo al Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- g. Evite discutir sobre quien fue el responsable del accidente.
- h. No debe mover su vehículo hasta que la autoridad competente haga presencia y haya elaborado el respectivo informe. (Ver también artículos 144, 148 y 149 de la Ley 769/2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre).
- i. Debe asegurarse de obtener las constancias expedidas por las autoridades sobre el accidente, como también nombres de funcionarios de la policía, fiscalía, organismos de rescate, entre otros.
- j. En la medida de lo posible se deben tomar fotografías en el lugar de los hechos (vías, vehículos involucrados, lesionados, marcas de llantas en la vía, señalización existente o inexistente, entre otros). Se debe solicitar que en el comparendo se deje constancia de las fotografías tomadas. (Ver también artículos 144 y 149 de la Ley 769/2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre).
- k. Registrar los nombres y teléfonos de los testigos al igual que de los ocupantes de los demás vehículos y personas involucradas.
- l. Se sugiere no realizar ningún arreglo económico con la contraparte en el lugar de los hechos.
- m. No acepte la responsabilidad del accidente ni en el lugar de los hechos ni después.
- n. No entregue ninguna declaración firmada ni hable con medios de comunicación.
- o. Asegúrese que el croquis realizado por las autoridades describa la posición exacta de los vehículos involucrados en el accidente, en caso de no estar de acuerdo se sugiere colocar una nota en el croquis de “no estoy de acuerdo”. Recuerde que le deben entregar copia de este documento.
- p. Tenga a la mano los siguientes documentos: cédula de ciudadanía, licencia de conducción, licencia de tránsito, SOAT y Revisión Técnico Mecánica, y entréguelos a las autoridades de tránsito competentes cuando se los soliciten.





Si Usted resulta herido en el accidente de tránsito, usted debe:

- a. Ante todo tranquilícese, la calma es el mejor aliado.
- b. Trate en lo posible de no hacer movimientos bruscos.
- c. Evalúe su estado.
- d. Si no existe ayuda trate de comunicarse con las líneas de emergencia y con la entidad, indicando su nombre y ubicación.
- e. Si se encuentra atrapado por la carrocería al interior del habitáculo del vehículo evite salir, debe esperar a los Organismos de Socorro.

En el momento de solicitar ayuda a través de las líneas telefónicas de emergencia recuerde que debe tener claro lo siguiente:

- a. ¿Qué ocurrió? ¿Dónde ocurrió? ¿Qué está ocurriendo? ¿Qué puede ocurrir? ¿Hace cuánto ocurrió? ¿Cuántas víctimas existen?
- b. Si posee conocimientos en primeros auxilios y realizó una valoración primaria debe informar a los Organismos de emergencia, para que estos planeen con mayor efectividad la asistencia requerida para el accidente.

## 5. FUENTES DE INFORMACIÓN.

La Entidad utilizara como fuente de información la recopilada por el conductor y pasajeros que estén en el accidente, el reporte del agente de tránsito quien realiza el procedimiento y los documentos solicitados por la autoridad vial correspondiente, para la elaboración del análisis y seguimiento del accidente.

Este protocolo aplica para todas las dependencias de la entidad, así como a todos los servidores que tengan a su cargo la administración, la custodia, el mantenimiento o el uso de vehículos para el cumplimiento de misiones y tareas oficiales y uso de las rutas establecidas.

**Anexo N.º 46.** Protocolo de Atención a víctimas de accidente de tránsito.

### 5.1.2. Divulgación de protocolos

Una vez promulgada, fechada y firmada los protocolos establecidos para el Plan Estratégico de Seguridad Vial, la Superintendencia de Subsidio Familiar, se compromete a:

- Divulgar los protocolos al interior de la entidad.

- Mantenerla accesible, visible y disponible como información documentada para todas los funcionarios y contratistas que integran la entidad.
- Difundirla, informarla y comunicarla a todos los niveles de la entidad mediante folletos, correos electrónicos, memorandos, charlas informativas, carteleras, medios audiovisuales y pagina web de la entidad.
- Revisarla como mínimo una vez al año y de requerirse, actualizarla acorde con las necesidades de seguridad vial, normativa legal vigente y políticas de la entidad.

Que se va a divulgar	Se divulgará El protocolo de accidentes de tránsito y el protocolo de fallas del vehículo.
A quien se debe comunicar	A los servidores, contratistas y demás personal de la Superintendencia del Subsidio Familiar, que, en ejercicio de su labor, sean usuarios de la vía en su rol de peatón, pasajero o conductor, así como los proveedores que presten servicios de transporte.
Como se va a comunicar	Se realizará divulgación por medio electrónico institucional y cartelera informativa.
Registro	Correo electrónico- <a href="mailto:ssf@ssf.gov.co">ssf@ssf.gov.co</a> Página Web- <a href="http://www.ssf.gov.co/">http://www.ssf.gov.co/</a>

**Tabla N. ° 18** Plan para la Divulgación de los protocolos.

## 5.2. Investigación de accidentes de tránsito

La Superintendencia del Subsidio Familiar ha definido aplicar el Procedimiento de investigación de accidentes e incidentes de trabajo. En la entidad no se han presentado accidentes o incidentes de tránsito, aunque se incluirá dentro de las capacitaciones programadas en el Programa de seguridad vial.

**Anexo N.º 47** Procedimiento de investigación de incidentes y accidentes laborales

**Anexo N.º 48** Formato de investigación de incidentes y accidentes laborales.



## LISTADO DE ANEXOS

Anexo N.º 1 Resolución 0319 de 2019 “Por el cual se modifica la Resolución No. 0379 del 29 de junio de 2016, y se actualiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cuanto a integración y funciones del Comité Interno de Seguridad Vial (CISV)”.....	24
Anexo N.º 2 Acta de reunión.....	25
Anexo N.º 3 Hoja de vida del responsable del PESV.....	26
<b>Anexo N.º 4</b> Política de Seguridad Vial.....	26
Anexo N.º 5 Correo de divulgación de la Política de Seguridad Vial.....	28
Anexo N.º 6 RUT.....	28
Anexo N.º 7 Manual del SG SST para Contratistas .....	36
Anexo N.º 8 Procedimiento de contratación vinculación.....	40
Anexo N.º 9 Procedimiento de identificación de peligros y riesgo.....	48
Anexo N.º 10 Calificación PESVIAL.....	51
Anexo N.º 11 Matriz de identificación de peligros y valoración de riesgos.....	55
Anexo N.º 12 Procedimiento de acciones correctivas y preventivas.....	58
Anexo N.º 13 Plan de trabajo PESV.....	58
Anexo N.º 14 Presupuesto del PESV.....	58
Anexo N.º 15 Medición de indicadores.....	60
Anexo N.º 16 Procedimiento de auditoria.....	60
Anexo N.º 17 Programa de auditoría.....	61
Anexo N.º 18 Manual de funciones - perfil del cargo conductor.....	61
Anexo N.º 191 Profesiograma Conductor .....	64
Anexo N.º 202 Prueba técnica .....	64
Anexo N.º 218 Base de datos de conductores.....	68
Anexo N.º 225 Registro de entrega folleto .....	77