

Proceso: Gestión de Talento Humano – Gestión Administrativa

Política __, Plan_x__, Programa __, Proyecto __, Procedimiento __ y/o Actividad __

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Número de Auditoría: 2024-AEO-04

Fecha Reunión de Apertura: 18 de noviembre de 2024

Fecha Reunión de Cierre: 30 de Diciembre de 2024

LÍDER DE PROCESO / JEFE(S) DEPENDENCIA(S)

Carmen Natalia Niño Jiménez (*Subdirección de Talento Humano*)

Jose Orlando Cruz (*Subdirección Gestión Administrativa*)

EQUIPO AUDITOR (*Registrar datos del líder de auditoría y equipo auditor de apoyo – Aplica para Auditorías de Modelos referenciales y Auditorías de Gestión*).

Auditor Líder: Aura Rosa Gómez Avellaneda

Auditor: Ginna Katherine Castillo Silva

OBJETIVO DE AUDITORÍA: Verificar el cumplimiento efectivo de los lineamientos establecidos en la Resolución 40595 del 12 de julio de 2022, aplicables al Ministerio de Educación Nacional, garantizando la correcta implementación, seguimiento y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

ALCANCE DE AUDITORÍA: El alcance de la auditoría para la vigencia 2024 abordará los siguientes componentes del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV):

- Planificación del PESV.
- Implementación y ejecución del PESV.
- Monitoreo y seguimiento del PESV.
- Procesos de mejora continua del PESV.
- Normatividad legal vigente PESV
- Visita taller de mantenimiento

El periodo sujeto a revisión se extiende desde el 1 de noviembre de 2023 hasta el 30 de octubre de 2024.

CRITERIOS DE AUDITORÍA:

Resolución 40595 del 12 de julio de 2022: “Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.”

Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV- Ministerio de Educación Nacional 2024

RESUMEN GENERAL

I. FORTALEZAS

Se resalta la actitud de disposición y colaboración demostrada por el equipo auditado, evidenciada en la oportuna entrega de información a través de la plataforma Teams, así como en la presentación de documentos y evidencias requeridas durante el proceso de auditoría. Esta conducta refleja su compromiso con la mejora continua y su interés por asegurar el cumplimiento de la normativa aplicable.

II. DESARROLLO DE LA AUDITORÍA BAJO EL CICLO PHVA

La Oficina de Control Interno llevó a cabo la auditoría del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) del Ministerio de Educación Nacional, siguiendo la metodología establecida en la Resolución 40595 de 2022, utilizando el ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar y Actuar) como estructura fundamental.

1. PLANIFICACIÓN

GENERALIDAD

En cumplimiento de la Resolución 40595 de 2022, expedida por el Ministerio de Transporte, la Oficina de Control Interno del Ministerio de Educación Nacional llevó a cabo la auditoría al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). El objetivo de esta auditoría fue verificar el cumplimiento de los lineamientos establecidos en la mencionada resolución, asegurando la adecuada implementación, el seguimiento eficaz y la mejora continua del PESV.

El PESV adoptado por el Ministerio de Educación Nacional se encuentra clasificado como un “Plan Básico”, atendiendo a la cantidad de vehículos del MEN, que comprende un total de 15 vehículos automotores y 2 motocicletas. Esta clasificación responde a los parámetros establecidos en la Resolución 40595, que define requisitos diferenciados para la implementación de los PESV de acuerdo con el número de vehículos que operen bajo la administración de cada entidad pública o privada.

Para la ejecución de la auditoría, se aplicó la metodología de mejora continua basada en el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar y Actuar), con el propósito de garantizar una revisión de cada una de las fases que conforman la gestión del PESV.

Esta metodología facilitó la evaluación de la documentación, evidencias y registros suministrados por los procesos auditados (Gestión del Talento Humano y Gestión Administrativa) a través de la plataforma Teams. La verificación abarcó la revisión del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) correspondiente al año 2024, junto con los soportes que acreditan su implementación conforme a los lineamientos establecidos por el Ministerio de Educación Nacional (MEN).

El presente informe expone los hallazgos identificados, las oportunidades de mejora y las recomendaciones necesarias para fortalecer la implementación del PESV. Con esta metodología

realizada durante el proceso de auditoría, se busca contribuir a la mejora continua del PESV, asegurando el cumplimiento normativo.

1.1. Revisión del diagnóstico inicial:

En el marco de la auditoría realizada por la Oficina de Control Interno del Ministerio de Educación Nacional (MEN) y en cumplimiento de la Resolución 40595 de 2022, validó la línea base del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Esta línea base constituye el punto de partida para la formulación, implementación y seguimiento de las acciones estratégicas orientadas a la prevención de incidentes y accidentes de tránsito del MEN.

1.2. Identificación de la línea base

Durante la auditoría del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) del Ministerio de Educación Nacional en el año 2024, se verificó que el proceso presenta como línea base dos documentos principales: **“Línea base o primera medición 2023”** y el **“Plan Estratégico de Seguridad Vial Ministerio de Educación Año 2023”**, los cuales fueron presentados como referencia para la caracterización de la seguridad vial en la entidad.

Sin embargo, se observó que, aunque el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2023 establece lineamientos generales, durante la auditoría realizada en la vigencia anterior no se evidenciaron soportes suficientes que acrediten la efectiva implementación de las acciones allí descritas.

Esta situación limita la trazabilidad de las acciones y la evaluación de su impacto, generando la necesidad de adoptar mecanismos de seguimiento y control que garanticen la correcta implementación de los compromisos definidos en el PESV de la vigencia 2024.

CUADRO DE OBSERVACIONES DE LA LÍNEA BASE 2023

Aspecto Evaluado	Observación
Diagnóstico inicial (Línea base 2023)	Se aplicó una encuesta, pero con participación limitada (60 personas), reduciendo la representatividad.
Registro de riesgos viales	Los riesgos viales fueron identificados, pero necesitan un análisis más representativo y específico.
Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) 2023	El documento existe, pero carece de evidencia de implementación de actividades según auditoría 2023.
Soportes de actividades del PESV 2023	No se cuenta con soportes que demuestren la ejecución de actividades propuestas en el plan 2023.

Fuente: Creada por el equipo auditor OCI con información tomada del PESV 2023

Representatividad de la Línea Base 2023: Para la vigencia 2023 la cobertura de la encuesta para la línea base no garantizó la representatividad de la población objetivo

Para la actualización del PESV en futuras vigencias, se recomienda no presentar como soporte de la línea base la vigencia 2023, debido a la baja representatividad de la población encuestada y a la falta

de evidencia documental que respalde la implementación de las actividades planificadas. En su lugar, se sugiere utilizar como línea base el nuevo diagnóstico desarrollado en la vigencia 2024, el cual se fundamenta en una encuesta aplicada a 941 funcionarios y contratistas.

Esta nueva encuesta se desarrolló mediante un instrumento diseñado para recolectar información clave sobre patrones de movilidad, riesgos viales asociados, medios de transporte utilizados y percepción de seguridad vial de los colaboradores. La cobertura de la población objetivo (942 personas) permite obtener una representación más sólida y precisa del contexto de la seguridad vial en la entidad, facilitando la identificación de riesgos y la definición de estrategias efectivas para mitigar los peligros viales.

Este nuevo enfoque proporciona una línea base más clara y objetiva, la cual puede ser utilizada como fundamento para la toma de decisiones, la proyección de medidas preventivas y la evaluación de los avances en la implementación del PESV.

1.3. Evaluar el estado actual de la seguridad vial del MEN

Durante la auditoría del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) realizada por la Oficina de Control Interno del MEN para la vigencia 2024, se evaluó el estado actual de la seguridad vial mediante la revisión de los componentes esenciales establecidos en la Resolución 40595 de 2022.

La auditoría se centró en la verificación de la información contenida en el documento titulado "PESV MEN 2024", que incluye la caracterización de la entidad, el diagnóstico inicial y la evaluación de riesgos.

1.4. Caracterización de riesgos:

En el marco de la auditoría realizada al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) del Ministerio de Educación Nacional, se llevó a cabo el análisis de la Caracterización, Evaluación y Control de Riesgos, correspondiente al Paso 6 de la Resolución 40595 de 2022.

Durante el proceso de auditoría, se analizaron los aspectos presentados dentro del "PESV MEN 2024", específicamente en las páginas 18 a 21, donde se detallan la identificación de riesgos por peligros, la caracterización de situaciones de riesgo en diferentes escenarios (como desplazamientos laborales y zonas de parqueadero), la valoración de riesgos mediante una matriz, y los controles propuestos para su gestión evidenciando lo siguiente;

1.4.1. Identificación del Riesgo

En el marco de la auditoría, se validó la identificación y caracterización de riesgos en el "PESV MEN 2024", suministrado, evidenciándose lo siguiente:

Se detallan los riesgos asociados a diferentes actores viales (peatones, pasajeros, conductores, motociclistas y ciclistas), incluyendo desplazamientos laborales, zonas de parqueadero, entorno próximo y trayectos, cumpliendo con la identificación requerida. Además, se presenta una clasificación de riesgos por peligros específicos para cada tipo de actor vial y escenarios comunes dentro del MEN, como infraestructura deficiente, comportamiento humano y condiciones mecánicas, alineándose con los lineamientos establecidos.

Sin embargo. No se observa una descripción clara de las fuentes de información utilizadas, como encuestas, inspecciones o registros de incidentes, lo que limita la trazabilidad del diagnóstico y podría afectar los resultados obtenidos. Así mismo, no se evidencia un análisis estadístico o ponderación que permita priorizar los riesgos identificados, siendo necesario incluir criterios de priorización en la matriz que justifiquen la importancia de cada riesgo y garanticen la efectividad de la gestión.

1.4.2. Evaluación y Valoración del Riesgo

En el marco de la auditoría, se validó la evaluación y valoración del riesgo en el documento "PESV MEN 2024", suministrado, evidenciando lo siguiente: se presenta un análisis de riesgos utilizando la Metodología Valoración del Riesgo) y su respectiva aceptabilidad con controles específicos, cumpliendo con los lineamientos establecidos. Sin embargo, no se especifica claramente cómo se establecen los criterios de valoración, como la probabilidad y severidad, ni la metodología utilizada para calcular los valores asignados a los riesgos. Esta falta de claridad puede generar incertidumbre en cuanto a la objetividad y consistencia del proceso de evaluación.

1.4.3. Controles y Tratamiento del Riesgo

En el marco de la auditoría, se validaron los controles y el tratamiento del riesgo en el "PESV MEN 2024" suministrado, evidenciando lo siguiente: se presentan controles asociados, clasificados como ***"aceptables con control específico"***, que incluyen acciones relacionadas con mantenimiento vehicular, gestión de señalización y capacitaciones, cumpliendo con los lineamientos establecidos. Sin embargo, se identificó la falta de evidencia documental que demuestre la implementación y eficacia de dichos controles, como registros de capacitaciones realizadas, bitácoras de mantenimiento y reportes de seguimiento, lo que limita la capacidad de verificar su ejecución y efectividad.

1.4.4. Matriz de Identificación de Peligros

En el marco de la auditoría, se validó la matriz de identificación de peligros en el **"PESV MEN 2024"**, suministrado, evidenciando lo siguiente: la matriz presentada enumera actividades específicas junto con las fuentes generadoras de riesgo, cumpliendo con los lineamientos básicos establecidos. No obstante, no se evidencia si esta matriz es actualizada de forma periódica ni si está alineada con los estándares de la ***"Guía técnica colombiana GTC 45"***, como se indicó durante la reunión con el equipo auditado.

Adicionalmente, el proceso suministró la ***Guía de Administración del Riesgo (Código: PM-GU-01, Versión: 08)***, la cual no se encuentra alineada con la Caracterización, Evaluación y Control de Riesgos presentada en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV MEN 2024). Esta situación genera una inconsistencia metodológica que afecta la integración y la coherencia del proceso, ya que la guía se declara alineada con la ISO 31000 (ICONTEC, 2018), como se evidencia en la siguiente imagen. Esta falta de alineación metodológica puede impactar la efectividad del control de riesgos y la claridad en la aplicación de los criterios de evaluación.

13.3. Valoración del riesgo en seguridad vial

La valoración del riesgo en seguridad vial permite obtener información suficiente o necesaria para facilitar la toma de decisiones, en la valoración se comparan los resultados del análisis con los criterios del riesgo.

La herramienta que se utilizar para valorar los riesgos es el mapa de calor que se basa en términos de probabilidad y exposición. La construcción del mapa de calor se inicia definiendo el nivel de exposición (por ejemplo: frecuente, ocasional o esporádica) con respecto al tiempo de la exposición al riesgo vial como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 25. Nivel de exposición

Nivel de Exposición	Valor	Descripción
Frecuente	3	La exposición riesgo vial se presenta más de 6 horas al día.
Ocasional	2	La exposición riesgo vial se presenta entre 3 y 6 horas al día.
Esporádica	1	La exposición riesgo vial se presenta menos de 3 horas al día.

Fuente: Elaboración propia a partir de la ISO 31000 (ICOINTEC, 2018)

Luego se define el nivel de probabilidad con respecto a los controles que se tienen implementados para reducir el riesgo vial como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 26. Nivel de probabilidad

Nivel de Probabilidad	Valor	Descripción
Muy probable	3	No se tienen establecidos controles eficaces.
Poco probable	2	Se tienen controles, pero su eficacia es baja.
No es probable	1	Se tienen controles eficaces.

Fuente: Elaboración propia a partir de la ISO 31000 (ICOINTEC, 2018)

Nota: en el ejemplo no se muestra el nivel de consecuencia debido a que, en seguridad vial siempre va a ser crítico y afectaría la gestión que se puede realizar sobre cada variable.

Finalmente se elabora el mapa de calor teniendo en cuenta el nivel de exposición y el nivel de probabilidad para identificar los riesgos críticos, como se muestra en la siguiente figura:

Fuente: Guía de Administración del Riesgo (Código: PM-GU-01, Versión: 08)

Figura 29. Matriz de calor - riesgos de seguridad vial

NIVEL DE RIESGO		NIVEL DE PROBABILIDAD		
		1	2	3
		No es Probable	Poco Probable	Muy Probable
NIVEL DE EXPOSICIÓN	Frecuente	3	6	9
	Ocasional	2	4	6
	Esporádica	1	2	3
NIVEL DE RIESGO		VALOR DE NR		
NIVEL DE RIESGO		VALOR DE NR		
I: Crítico		9-8		
II: Moderado		7-4		
III: Bajo		3-2		

Fuente: Elaboración propia a partir de la ISO 31000 (ICOINTEC, 2018)

13.4. Tratamiento de los riesgos en seguridad vial

El propósito del tratamiento del riesgo en seguridad vial es seleccionar e implementar controles y acciones para abordarlo, estas pueden ser: Evitarlo, aceptarlo, eliminar la fuente que lo ocasiona, modificar los factores de exposición y probabilidad.

La evaluación y control de los riesgos se debe actualizar como mínimo una (1) vez al año y/o cada vez que ocurra un siniestro vial en el cual resulte involucrado un vehículo de la organización o puesto al servicio de ella y a consecuencia del mismo se causen fatalidades o lesiones; o cuando se presente un siniestro vial de un miembro de la comunidad de la organización al interior o en su entorno, o cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.

La Información sobre la articulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV con el SG-SST e ISO 39001: La caracterización, evaluación y control de riesgos del PESV, se encuentran establecidos en los requisitos del SG-SST y en la norma ISO 39001, así:

PESV	DECRETO 1072 DE 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.15. Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades

Fuente: Guía de Administración del Riesgo (Código: PM-GU-01, Versión: 08)

Dado lo anterior, se presenta un hallazgo debido a la inconsistencia metodológica identificada entre el PESV 2024 y la Guía de Administración del Riesgo (Código: PM-GU-01, Versión: 08). Esta situación crea confusión en la metodología de identificación, valoración y control de los riesgos, lo que puede afectar la trazabilidad, la efectividad de los controles y la coherencia de las acciones preventivas implementadas. Por tanto, se recomienda unificar la metodología, garantizando que estén alineadas con los estándares normativos aplicables, especialmente la **“Guía Técnica Colombiana GTC 45”**, y la **“ISO 31000 (ICOINTEC, 2018)”**.

1.5. Política de seguridad vial:

En el marco de la auditoría, se validó la política de seguridad vial que se encuentra en el PESV MEN 2024 en la página No.13 en el contexto del Paso 3 en el que se informa que “*Mediante la Resolución 003518 del 22 de marzo de 2024*” el Ministerio de Educación Nacional adopta mediante Anexo N.1 Políticas de Operación y de Gestión y desempeño Institucional, la Política de Regulación de Seguridad Vial:

POLÍTICA 3. TALENTO HUMANO					
Política de Operación Asociadas	Contenido de la Política de Operación Asociadas	Documento soporte	Estado	Relación con Procesos	Área líder de la política
Política de Regulación de Seguridad Vial	El Ministerio de Educación Nacional, reconoce el riesgo de accidentes de tránsito como una prioridad para la Entidad y se compromete a implementar programas de promoción, prevención, control y mitigación de los factores de riesgo de accidentes viales que traigan consecuencias negativas para la integridad de las personas.	Plan Estratégico de Seguridad Vial del MEN. Resolución No. 40595 de 2022 Ministerio de Transporte	Se ratifica	Gestión del Talento Humano Gestión Administrativa	Subdirección de Talento Humano

Fuente: Resolución 003518 del 22 de marzo de 2024-Anexo N.1 Políticas de Operación y de Gestión y desempeño Institucional, la Política de Regulación de Seguridad Vial

A través de la documentación suministrada, se observó que, la política busca establecer lineamientos para la prevención de accidentes viales, el cumplimiento de normas de tránsito y la promoción de una cultura de autocuidado entre servidores y contratistas. No obstante, es necesario evaluar su armonización con las disposiciones normativas como se presenta a continuación:

Política de Seguridad Vial del MEN

ASPECTO EVALUADO	FORTALEZAS	ASPECTOS POR MEJORAR
Alineación con la normatividad vigente	La política menciona la Ley 1503 de 2011 y la Resolución 40595 de 2022, asegurando un marco normativo adecuado.	No se evidenció claramente cómo se asegura la actualización periódica de la política conforme a normativa.
Divulgación y socialización	Se indica que la política es revisada y socializada cada	El proceso no presenta evidencia de los mecanismos utilizados para

		tres años, garantizando accesibilidad a todos los niveles.	la socialización entre servidores, contratistas y visitantes.
Definición de compromisos y objetivos	de y	Se detallan en el documento PESV MEN 2024 compromisos orientados al cumplimiento de acciones y estrategias en seguridad vial, junto con objetivos	El proceso no presenta un soporte documentado en el que se detallan los responsables asignados para garantizar el cumplimiento de los objetivos planteados.
Planificación de recursos	de	El proceso detalla en el documento suministrado que se cuenta con recursos para la implementación, seguimiento y mejora del PESV, según lo documentado.	El proceso no incluye indicadores que demuestren la asignación efectiva y suficiente de estos recursos para cumplir con los objetivos establecidos.
Revisión periódica		Se establece que la política será revisada al menos cada tres años, alineándose con buenas prácticas de gestión.	El proceso no presenta evidencia de revisiones previas ni de los cambios implementados como resultado de estas revisiones.
Vinculación con el Sistema de Gestión SST	de	El proceso detalla en el documento que la política se articula con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), lo cual fortalece la integración de la gestión.	No se detalla cómo se asegura la integración práctica entre la política de seguridad vial y el SG-SST en términos operativos y de seguimiento de indicadores.

Fuente: Creada por el equipo auditor OCI con información tomada del PESV

Lo anteriormente identificado durante la auditoría realizada al **Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)** por la oficina de control interno del MEN genera un incumplimiento relacionado con la **Política de Seguridad Vial**, por lo siguiente;

1. **Falta de actualización periódica:** No se evidencian revisiones documentadas ni actualizaciones de la política conforme a cambios normativos recientes, lo que puede generar desactualización frente a la legislación vigente y los riesgos identificados.
2. **Deficiencias en la divulgación:** Aunque se menciona que la política es socializada cada tres años, no se evidencia un plan concreto de comunicación o actividades efectivas para garantizar su conocimiento entre todos los actores involucrados (servidores, contratistas y visitantes).
3. **Carencia de seguimiento y evaluación:** No se presentan indicadores que permitan evaluar el cumplimiento de los objetivos establecidos en la política, ni un cronograma o responsables claramente asignados para su monitoreo y mejora continua.
4. **Insuficiente articulación con el SG-SST:** Aunque la política menciona su vinculación con el **Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)**, no se detalla cómo esta integración se materializa en términos prácticos, lo que puede generar inconsistencias en la ejecución de acciones conjuntas.

5. **Planificación de recursos no evidenciada:** Si bien se menciona la disponibilidad de recursos para la implementación del PESV, no se evidencian documentos o reportes que respalden su asignación y uso efectivo.

1.6. Definición de objetivos y metas

El proceso presenta dentro de los objetivos establecidos lo siguiente:

Paso 7. Objetivos y metas del PESV

Establecer los lineamientos estratégicos del Ministerio de Educación Nacional para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los incidentes y accidentes de tránsito, definiendo las dependencias involucradas, los responsables y los mecanismos tanto de evaluación como de seguimiento para el cumplimiento de actuaciones de prevención, atención y tratamiento de accidentalidad dentro de la entidad, en procura de mejorar la seguridad vial a nivel nacional, de igual forma a todo el personal del Ministerio, colaboradores, contratistas, subcontratistas y visitantes.

Imagen 1. PESV página 21

OBJETIVO SIG	OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	META
3. Reducir el impacto de los riesgos estratégicos, tácticos y operativos identificados en cada modelo referencial	Gestionar condiciones de trabajo seguras y saludables en el desarrollo de la gestión del Ministerio, así como situaciones que afecten la calidad de vida de los servidores.	Número de accidentes de tránsito por causa u ocasión de la labor en el periodo.	4
		Tasa de accidentalidad vehicular	5
		Pérdidas económicas por incidentes y accidentes de tránsito	56.000.000
		Cantidad de Vehículos Inspeccionados	100%
		Participación en actividades de sensibilización en normas de tránsito y seguridad vial	15%
		Nivel de Cumplimiento del mantenimiento preventivo de vehículos	100%
		Número de pruebas prácticas realizadas a conductores contratados por el MEN	100%
		Porcentaje de pruebas prácticas realizadas a conductores del MEN	100%

Imagen 2. PESV página 22

En la imagen No.1 se identificó como objetivo del PESV se describe: ***“Establecer los lineamientos estratégicos del Ministerio de Educación Nacional para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los incidentes y accidentes de tránsito, definiendo las dependencias involucradas, los responsables y los mecanismos tanto de evaluación como de seguimiento***

para el cumplimiento de actuaciones de prevención, atención y tratamiento de accidentalidad dentro de la entidad, en procura de mejorar la seguridad vial a nivel nacional, de igual forma a todo el personal del Ministerio, colaboradores, contratistas, subcontratistas y visitantes”.

Sin embargo, al validar la alineación de la política, objetivos e indicadores, como se presenta en la segunda imagen, se evidenció que los objetivos específicos y los indicadores definidos no están completamente alineados con el objetivo general del PESV. Por ejemplo:

- El objetivo general del PESV establece una visión integral y estratégica orientada a la prevención y mejora de la seguridad vial para todos los actores.
- Los objetivos específicos mencionados en la segunda imagen están más enfocados en condiciones de trabajo seguras y saludables, pero no integran directamente las metas relacionadas con la política de seguridad vial ni abarcan todas las dimensiones del objetivo general del PESV.
- Los indicadores y metas de la segunda imagen, donde se encuentra el porcentaje de pruebas prácticas realizadas a conductores y el nivel de cumplimiento del mantenimiento preventivo de vehículos, no refleja la totalidad de los propósitos definidos en el objetivo general del PESV.

En el marco de la auditoría, esto demuestra que, aunque existe una política clara, esta no se encuentra totalmente alineada con los objetivos estratégicos establecidos, y los objetivos específicos tampoco se reflejan adecuadamente en los indicadores definidos. Esto genera una desconexión que dificulta la medición efectiva del cumplimiento del PESV, ya que los indicadores deberían ser un reflejo directo de los objetivos y estos, a su vez, de la política. Para corregir esta situación, se requiere una revisión integral para garantizar que los objetivos sean específicos, medibles y reflejen claramente la política de seguridad vial, alineándolos a indicadores que permitan evaluar su cumplimiento de manera adecuada.

Lo anterior genera un hallazgo por esta situación:

Durante el proceso de auditoría, se evidenció que el Ministerio de Educación Nacional no cumple con los lineamientos establecidos en el Paso 7 de la **Resolución 40595 de 2022**, relacionados con la definición de objetivos y metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Aunque existe una política de seguridad vial documentada, esta no está completamente alineada con los objetivos específicos y los indicadores definidos para el PESV.

El objetivo general del PESV establece lineamientos estratégicos para la prevención de accidentes de tránsito, involucrando a todas las dependencias y actores de la entidad. Sin embargo, los objetivos específicos documentados, junto con los indicadores y metas definidos, no reflejan ni desarrollan integralmente el propósito del PESV. Esto ocasiona una desconexión que afecta la implementación efectiva de las acciones requeridas para cumplir con los propósitos de la política de seguridad vial.

2. HACER

Durante el ejercicio de auditoria se realizó una validación general de la implementación del Paso 8 “Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño”, en este contexto se validó que el MEN establece lineamientos y acciones para identificar, evaluar y gestionar los riesgos críticos en el marco del PESV MEN 2024. Estos programas buscan eliminar, reducir o controlar los riesgos detectados mediante la evaluación de peligros y riesgos, priorizando los aspectos más críticos según los resultados obtenidos.

A continuación, se presentan cada uno de los programas establecidos dentro del PESV:

➤ **Programa de Gestión de la Velocidad Segura.**

El Programa de Gestión de la Velocidad Segura del Ministerio de Educación Nacional tiene como objetivo monitorear y controlar los excesos de velocidad mediante la validación del registro GPS y el reporte de infracciones. Con una meta de realizar seguimiento a excesos de velocidad laboral para evitar riesgos en desplazamientos laborales y una medición de indicador en el que se mide el % de velocidad utilizando. Se recomienda, como parte de su implementación realizar el seguimiento y sensibilización de los conductores para garantizar el cumplimiento de los límites establecidos y reducir los riesgos asociados a los desplazamientos laborales.

➤ **Programa de Prevención del Sueño y la Fatiga.**

En el marco de la auditoría, se evaluaron las horas extras entregadas por el proceso de Gestión de Talento Humano para el primer semestre del año 2024. Se pudo evidenciar un incremento significativo en la suma de horas extras trabajadas por algunos colaboradores a lo largo de los meses de enero a julio, reflejando tendencias ascendentes en varios casos específicos, como los trabajadores Hernández Alfaro Carlos Alberto y Posada Quintero Diego, quienes presentan las cifras más elevadas de horas extras acumuladas.

Adicionalmente, se recuerda que las horas laborales establecidas en Colombia, según el Artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, son de 48 horas semanales. El exceso en estas horas, especialmente por horas extras reiteradas, genera riesgos para la salud y seguridad de los conductores, alineándose con lo descrito en el Programa de Prevención del Sueño y la Fatiga.

Este programa tiene como objetivo reducir los riesgos de accidentalidad ocasionados por el sueño y la fatiga mediante la planificación y regulación de jornadas laborales y de conducción. El incremento en horas extras evidenciado compromete el cumplimiento de este programa y aumenta el riesgo de fatiga laboral, lo que puede impactar directamente en la seguridad vial y la eficiencia del desempeño de los conductores.

Se recomienda, implementar controles estrictos sobre la asignación de horas extras, garantizar la planificación adecuada de jornadas laborales y monitorear periódicamente la carga de trabajo para evitar impactos negativos en la salud y seguridad de los colaboradores.

➤ **Programa de Prevención de la Distracción:**

El proceso presenta en el PESV MEN 2024, específicamente en las páginas 26 y 27, el Programa de Prevención de la Distracción, cuyo objetivo es reducir la accidentalidad causada por el uso de dispositivos móviles y otros distractores durante la conducción, priorizando la seguridad vial de los colaboradores y actores vulnerables. La meta del programa es disminuir la tasa de siniestros viales, considerando accidentes graves, fallecimientos y lesiones incapacitantes.

Entre las actividades clave se encuentran las campañas establecidas en el documento está la sensibilización, capacitaciones sobre manejo defensivo y el control del uso de dispositivos electrónicos. Los mecanismos de seguimiento incluyen el monitoreo de infracciones de tránsito y el reporte de distracciones al conducir. Además, se prohíbe el uso de dispositivos móviles durante desplazamientos, promoviendo su uso únicamente en paradas seguras y realizando inspecciones periódicas.

Sin embargo, al validar los soportes que evidencian la implementación de este programa, el proceso únicamente presenta un archivo en Excel en el que se unifica el reporte de velocidad identificado a través del GPS. La Oficina de Control Interno analizó el documento suministrado y evidenció tres picos importantes de registros de exceso de velocidad en febrero, mayo y octubre, con una alta velocidad de los vehículos OKZ737, QJY211 y OKZ738.

Se recomienda, evaluar los periodos de mayor frecuencia y las posibles causas de estos incrementos, así como enfocarse en los vehículos con más registros para identificar riesgos de exceso de velocidad o patrones de comportamiento.

Por otra parte, no se reporta información sobre el control del uso de dispositivos electrónicos durante la conducción, ni se evidencia la presentación de comparendos o multas generadas por incumplimientos, que, según el programa, son responsabilidad del conductor infractor.

Si bien el Programa de Prevención de la Distracción plantea lineamientos claros y actividades esenciales para reducir la accidentalidad, la falta de soporte documental sobre el control del uso de dispositivos electrónicos y la ausencia de registros de comparendos indican debilidades en la implementación y seguimiento del programa.

➤ **Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas:**

En el marco de la auditoría, se revisó el Programa de Cero Tolerancia a la Conducción Bajo los Efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas, cuyo objetivo es reducir la accidentalidad causada por el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas durante la conducción, priorizando la seguridad vial y el bienestar de los colaboradores.

El programa establece lineamientos como la prohibición del consumo de alcohol y drogas durante el cumplimiento de labores, la realización de controles aleatorios, y la implementación de campañas de sensibilización y capacitaciones para fomentar hábitos de vida saludables y garantizar un desempeño seguro.

Sin embargo, a pesar de contar con estas actividades definidas para ejecutar, no se entregaron los soportes que validen la implementación y ejecución del programa. Únicamente se presenta como evidencia una lista de asistencia correspondiente a una capacitación realizada entre el 12 y 21 de junio del 2024, que cuenta con un registro de asistencia de 72 funcionarios.

Dado lo anterior, se recomienda fortalecer el proceso de documentación y recolección de evidencias que respalden la ejecución del Programa de Cero Tolerancia a la Conducción Bajo los Efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas. Es fundamental que, además de las listas de asistencia, se incluyan soportes como: Informes de seguimiento sobre controles y pruebas realizadas, evidencias de campañas de sensibilización y capacitaciones, tales como materiales utilizados y reportes de resultados, registros de acciones correctivas o sancionatorias en casos de incumplimiento.

Estas acciones garantizarán un monitoreo del programa, permitiendo validar su implementación y medir el impacto en la reducción de riesgos de accidentalidad.

➤ **Programa para la protección de actores viales vulnerables:**

En el marco de la auditoría, se revisó el Programa para la Protección de Actores Viales Vulnerables, cuyo objetivo principal es proteger a los usuarios más vulnerables en la vía, como peatones y ciclistas, y reducir los índices de siniestralidad vial. El programa contempla actividades clave como campañas de sensibilización, capacitaciones en manejo defensivo y el monitoreo del cumplimiento de normas de tránsito por parte de los conductores.

Asimismo, se establecen lineamientos específicos que incluyen el respeto a la integridad de peatones y ciclistas, la obligación de ceder el paso a vehículos de emergencia, y la prohibición de realizar maniobras de adelantamiento en situaciones de riesgo, como intersecciones y pendientes. Se determina que los procedimientos ante incumplimiento incluyen intervenciones correctivas y el reporte correspondiente a la Oficina de Control Disciplinario Interno.

Sin embargo, a pesar de contar con actividades definidas para su ejecución, no se entregaron los soportes que validen la implementación efectiva del programa. Como únicas evidencias, se presenta una formación sobre manejo defensivo (avalada por resolución de habilitación del Ministerio del Trabajo) realizada para 9 conductores, y una lista de asistencia correspondiente a la capacitación “Capacitación al Comité en el tema Investigación de Accidentes o Siniestros Viales”, llevada a cabo el 30 de septiembre, en la que participaron únicamente 8 funcionarios de la Subdirección de Talento Humano y Subdirección de Gestión Administrativa.

Se recomienda, fortalecer el proceso de documentación y recolección de soportes que permitan evidenciar de manera completa y verificable la implementación y seguimiento del programa. No debe limitarse únicamente a listados de asistencia a capacitaciones donde participan exclusivamente los administradores del PESV, sino involucrar activamente a todos los funcionarios del MEN. Esto garantizará su cumplimiento efectivo y el logro de los objetivos de protección de actores viales vulnerables.

2.1. Implementación y Ejecución

En el marco de la auditoría al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) del MEN, se realizó la revisión de las páginas 32 y 33 del documento correspondiente al PESV 2024. Se validó el cumplimiento de los requisitos normativos establecidos en la Resolución 40595 de 2022, específicamente en la fase de Implementación y Ejecución (Hacer).

Se analizó la existencia y aplicación de los requisitos mínimos exigidos, tales como la definición de competencias, la planificación de la formación anual en seguridad vial, la responsabilidad de los conductores y la promoción de hábitos seguros.

Definición de competencias

El proceso de Talento Humano define que no se requiere educación, formación ni experiencia para el Líder del diseño e implementación del PESV.

Esto contradice lo establecido en el *“Paso 10: Competencia y plan anual de formación de la Resolución 40595 de 2022”*, que exige que la organización defina y documente las competencias en seguridad vial en términos de educación, formación y experiencia específicamente al Líder del diseño e implementación del PESV.

La normativa establece que dicho líder debe contar con un nivel de estudios (educación), haber recibido capacitaciones en seguridad vial (formación) y tener experiencia relacionada con el cargo (experiencia), lo cual garantiza que pueda desempeñar sus funciones con conocimiento técnico y práctico. La ausencia de estos requisitos en la definición presentada por el proceso representa un incumplimiento de la normativa y pone en riesgo la adecuada implementación del PESV. Se recomienda, ajustar esta definición para garantizar la alineación con lo exigido por la **Resolución 40595 de 2022**.

Competencias de Conductores: La competencia del conductor, se establece en el marco de la normativa vigente y de la Resolución No. 023408 del 18 de diciembre de 2020 y sus modificaciones, debe alinearse con lo establecido en el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales del Ministerio de Educación Nacional. Según esta resolución y en relación con la seguridad vial, los conductores deben cumplir con estas competencias específicas en términos de educación, formación y experiencia, las cuales deben estar documentadas y verificadas, de acuerdo con las disposiciones de dicho Manual de Funciones y Competencias Laborales.

2.2. Planificación de la formación anual en seguridad vial

Durante el proceso de auditoría se validó la información de los soportes entregados por los encargados del PESV en el contexto del Plan de Formación, identificando lo siguiente:

Actividades de capacitación y formación	Observaciones OCI
• Capacitación Prevención consumo de Alcohol, Tabaco y SPA • Capacitación Riesgo Público • Capacitación seguridad vial general • Capacitación en seguridad vial (Conductores de la entidad) (Manejo defensivo) • Capacitación PESV - Secretaria Distrital Movilidad - Ecoconducción • Capacitación PESV - Investigación de AT viales • Primer Respondiente Vial (Agencia Nacional de Seguridad Vial) • Alistamiento de vehículos importancia de la preoperacional • Mecánica Básica Automotriz • Primeros Auxilios Viales y Manejo de Extintores • Circuito para ciclistas y uso del freno • Mecánica de Bicicletas • Simulación Vial • Jornada de Sensibilización de uso de EPP en actores viales	En el marco de la auditoría, se evidenció que se están llevando a cabo las capacitaciones establecidas dentro del Programa de Capacitación SG-SST y Formación PESV 2024. Sin embargo, al revisar una muestra de cuatro soportes de asistencia a dichas capacitaciones, se identificó lo siguiente: • Taller mecánico de bicicletas: Asistencia de 21 personas. • Taller Ludo Mujer y Movilidad: Asistencia de 13 personas. • Simulador Revisión Virtual (Seguridad Vial y Ergonomía): Asistencia de 11 personas. • Capacitación en Seguridad Vial General - Segunda Generación (Secretaría de Movilidad): Asistencia de 20 personas. Lo anterior permite concluir que el número de participantes resulta insuficiente en relación con el total de funcionarios y contratistas con los que cuenta el Ministerio de Educación Nacional (MEN), lo que podría comprometer el alcance y la efectividad de los objetivos de capacitación definidos para la vigencia 2024. Dado lo anterior desde la Oficina de Control Interno recomienda tener en cuenta para la próxima vigencia 2025: 1. Garantizar el cumplimiento del cronograma de capacitaciones en las fechas establecidas, con el fin de cumplir con el plan de formación propuesto. 2. Implementar estrategias para aumentar la participación buscando una cobertura que permita alcanzar los objetivos de formación y sensibilización en Plan estratégico de seguridad vial (PESV). Con lo anterior se podrá lograr un cumplimiento de los objetivos establecidos en el programa de formación para la siguiente vigencia 2025.

Fuente: Creada por el equipo auditor OCI con información tomada del SGTH

2.3. Responsabilidad de los conductores y la promoción de hábitos seguros.

Este paso aplicable para un nivel avanzado establece la documentación, evaluación y promoción de hábitos seguros en la conducción. Aunque el Ministerio se encuentra en un nivel básico, aplica las siguientes acciones:

2.3.1. Responsabilidades de los Conductores (Paso 11)

En el marco de la auditoría, se revisó el Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (aplicable al nivel Avanzado) del Plan Estratégico de Seguridad Vial del MEN, evidenciando que, aunque el Ministerio de Educación Nacional (MEN) se encuentra clasificado en el nivel Básico, ha implementado lineamientos y prácticas del nivel Avanzado.

En este contexto se llevó a cabo la revisión de las responsabilidades y comportamientos seguros establecidos específicamente en el contenido que se encuentra en las páginas 35 a 38 del documento PESV MEN 2024.

Constatando que se tiene definidos y estructurados los lineamientos relacionados con la vinculación, selección, control, evaluación y promoción de comportamientos seguros para los servidores que desempeñan funciones de conducción. Dichos lineamientos tienen como objetivo fortalecer la cultura de la seguridad vial y promover conductas preventivas que contribuyan a la reducción de siniestros viales y la mejora de la seguridad en los desplazamientos. A continuación, se realizó un análisis de cada uno de ellos:

➤ Procedimiento requisitos de contratación en seguridad vial.

El Ministerio de Educación Nacional establece el procedimiento de contratación en seguridad vial, articulando los procesos de vinculación conforme a los siguientes lineamientos:

Perfil del Conductor: El Perfil del Conductor se define en la Resolución 023919 del 11/12/2023, estableciendo que los concursos de mérito son el mecanismo para seleccionar a los ciudadanos que ingresarán al servicio público en cargos de carrera administrativa. La Comisión Nacional del Servicio Civil (CNSC) garantiza la protección del sistema de mérito, asegurando principios de objetividad, independencia e imparcialidad, conforme a lo estipulado en el artículo 209 de la Constitución. Las pruebas para los cargos de conducción se encuentran detalladas en el Anexo Técnico y en los acuerdos del proceso de selección.

Vinculación de servidores en modalidad provisional: La vinculación de servidores en modalidad provisional se realiza conforme a lo establecido en el procedimiento TH-PR-21 v.6 “*Vinculación del Talento Humano*”. Así mismo durante el proceso se realizan los exámenes médicos, pruebas prácticas, teóricas y demás requisitos definidos en el procedimiento.

➤ **Prueba de ingreso de conductores**

La Prueba de ingreso de conductores está conformada por los siguientes componentes:

Exámenes médicos: En esta se realiza una evaluación específica para la actividad del conductor, considerando antecedentes laborales, familiares, hábitos, condiciones físicas y exposición a riesgos, las cuales son realizadas por una IPS habilitadas por la Secretaría de Salud y el Ministerio de Salud.

Exámenes psicosenométricos: Incluyen visiometría/optometría, audiometría, coordinación motriz y examen de psicología (prueba psicotécnica) orientado a conductores. Lo anterior cumple con lo establecido en la resolución 1231 de 2016 para evaluar el estado mental y descartar posibles trastornos de conducta.

Prueba teórica y práctica: Se realiza un cuestionario interno o externo que permite reforzar el conocimiento y el cumplimiento de las normas de tránsito.

Idoneidad de las pruebas: En el caso de las pruebas teóricas y prácticas, no se requiere un proceso adicional de idoneidad.

➤ **Prueba de control preventivo de conductores**

El proceso presenta en su página No.36 y 37 lo siguiente:

ITEM	MÉDICA	PSICO SENSOMÉTRICAS	TEÓRICAS	PRÁCTICAS
Frecuencia de las Pruebas de control preventivo	Según profesiograma	Según profesiograma	Dos años	Dos años
Idoneidad de prueba	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Tabla 34: Prueba de Control Preventivo de Conductores

FUENTE: pagina 36 y 37 plan estratégico de seguridad vial del men 2024

En el marco de la auditoría, se revisó el apartado en numeral 11.3 Prueba de control preventivo de conductores, donde se establece la frecuencia e idoneidad de las pruebas aplicadas a los conductores del Ministerio de Educación Nacional. Se evidenció que, el proceso cuenta con una periodicidad definida para las pruebas preventivas, cumpliendo parcialmente con los lineamientos. Sin embargo, la ausencia de un mecanismo de idoneidad podría limitar la validación efectiva de los resultados y el seguimiento continuo de las condiciones de los conductores.

Dado lo anterior, se sugiere implementar un mecanismo formal de evaluación de idoneidad de las pruebas preventivas aplicadas a los conductores. Este mecanismo debe incluir: validación periódica de resultados, criterios de idoneidad y registro y seguimiento la implementación de estas tres acciones contribuirá a fortalecer el proceso de control preventivo, permitiendo una validación efectiva y un seguimiento oportuno de las condiciones de los conductores, alineándose con los objetivos de seguridad vial del Ministerio de Educación Nacional.

➤ **Funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial.**

En el marco de la auditoría, se validaron las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial del Ministerio de Educación Nacional. El documento presentado destaca la importancia de que los servidores y contratistas asuman la responsabilidad de reportar siniestros, participar en capacitaciones, cumplir con la normativa y reportar sus condiciones de salud.

Por otro lado, se menciona que se realiza una Evaluación de Desempeño anual para los conductores, en la cual se analizan los siniestros viales, las infracciones, las quejas sobre comportamientos riesgosos y la participación en capacitaciones.

Dado lo anterior, se recomienda fortalecer la participación de los funcionarios y contratistas en las capacitaciones. Asimismo, es fundamental mejorar la documentación y recolección de soportes relacionados con las Funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial y la Evaluación de Desempeño anual, con el fin de contar con una base sólida para el seguimiento y medición de dichos procesos.

➤ **Estrategia para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de los colaboradores de la organización.**

En el marco de la auditoría, se evidenció que el Ministerio de Educación Nacional implementó estrategias para promover hábitos y conductas seguras en la vía. Estas incluyeron piezas comunicativas enfocadas en la prevención para los actores viales, actividades en la Semana de la Salud, como simulaciones de realidad virtual y talleres de inclusión. Asimismo, se llevaron a cabo capacitaciones, talleres con apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, fomentando el uso seguro de la bicicleta. Finalmente, se capacitó a los conductores en el modelo de “Primer Respondiente Vial” de la ANSV. Estas acciones fortalecieron la cultura vial y ayudaron a prevenir riesgos en los desplazamientos laborales.

2.3.2. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales. (Paso 12.)

En el marco de la auditoría, se validó lo establecido en el PESV 2024, página 38, correspondiente al Plan de Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales. Este plan detalla las acciones necesarias para el reporte de siniestros viales, la actuación de los conductores como primeros respondientes y la aplicación del Protocolo PAS (Proteger, Avisar, Socorrer). También contempla la realización de capacitaciones y la activación de pólizas existentes en los vehículos.

De acuerdo con el informe “Atención a Emergencias Viales” presentado por Positiva Compañía de Seguros S.A./ARL, se llevó a cabo una capacitación lúdico-práctica el 31 de octubre de 2024, orientada a fortalecer las capacidades de los colaboradores del Ministerio de Educación Nacional para actuar ante emergencias viales. Durante esta actividad, se abordaron los siguientes aspectos:

- **Simulación de emergencias:** Los participantes practicaron la aplicación del Protocolo PAS (Proteger, Avisar, Socorrer) en distintos escenarios simulados, evaluando su capacidad de respuesta en situaciones críticas.

- Evaluación de conocimientos: Se evidenciaron avances en el manejo de procedimientos básicos para garantizar la seguridad de las víctimas y actores viales. Sin embargo, se identificaron vacíos de conocimiento y experiencia práctica en ciertos participantes que podrían limitar la respuesta efectiva en situaciones reales.
- Cobertura de la capacitación: Aunque la capacitación contó con la participación de funcionarios seleccionados, no se evidencia una cobertura total del personal involucrado en actividades de conducción.

El informe “Atención a Emergencias Viales” refleja un avance significativo en la implementación de estrategias de preparación y respuesta ante siniestros viales. No obstante, la capacitación no logró una cobertura completa de todos los conductores y colaboradores vinculados al PESV, lo cual representa un riesgo para el cumplimiento integral del plan.

Se recomienda, ampliar la cobertura de las capacitaciones, garantizando la participación de todo el personal involucrado en labores de conducción y emergencias.

2.3.3. Investigación interna de siniestros viales (paso 13)

Durante el proceso de auditoría, se revisó lo establecido en el Paso 13 del PESV 2024, correspondiente a las páginas 38 a la 41, relacionado con el Procedimiento para la Investigación Interna de Siniestros Viales. Este procedimiento tiene como finalidad establecer las acciones necesarias para reportar, registrar, analizar e investigar los siniestros viales que involucren vehículos de la entidad, con el objetivo de identificar las causas y aplicar medidas correctivas, contribuyendo así a la prevención de futuros incidentes y al fortalecimiento de la seguridad vial del MEN.

Durante la auditoría, se constató que el procedimiento cuenta con actividades bien definidas y asignación de responsabilidades específicas. El proceso presentó el informe “*Registro de Siniestros MEN PESV*”, el cual documenta los siniestros viales registrados y su respectiva gestión durante el primer semestre del año 2024.

- Cantidad de siniestros: Se reportaron 3 siniestros viales: dos en junio y uno en octubre.
- Nivel de afectación: Los incidentes fueron clasificados como “Leves” y con un nivel de afectación en costos “Medio” (rango entre \$1.000.000 y \$10.000.000).
- Causas y descripción:
 - Junio 4: Choque simple causado al dar paso a una ambulancia, con daños menores al vehículo.
 - Junio 18: Vehículo rodó al estacionar, causando daños al propio vehículo y a terceros.
 - Octubre 6: Daño panorámico por impacto con objeto extraño en carretera durante un desplazamiento.

Gestión realizada: Los incidentes fueron reportados a la póliza de seguros, y en uno de los casos se solicitó al tercero afectado realizar la reclamación correspondiente. No obstante, se evidenció la necesidad de fortalecer el análisis de las causas básicas e inmediatas de los siniestros, ya que dicha

información no fue suministrada. Esto es fundamental para implementar medidas correctivas efectivas que contribuyan a prevenir futuros incidentes y mejorar la seguridad vial en el MEN.

2.3.4. Vías seguras administradas por la entidad. (Paso 14)

Durante el proceso de auditoría, se revisó el Paso 14: Vías seguras administradas por la entidad, correspondiente a las páginas 41 y 42 del PESV 2024. Este paso tiene como finalidad garantizar la operación, inspección y mantenimiento de las vías internas utilizadas por la entidad

El proceso presenta un Informe de Inspección del Parqueadero 2024, elaborado en octubre, el cual evalúa las condiciones actuales del parqueadero, identificando áreas de mejora relacionadas con la señalización horizontal y vertical, accesos peatonales, reductores de velocidad y mantenimiento general. Además, se establecen recomendaciones como la delimitación de flujos, reparación del pavimento, señalización de plazas de parqueo y reubicación de algunos elementos para garantizar la seguridad vial.

Se recomienda, fortalecer los mecanismos de seguimiento y control sobre las inspecciones anuales de las vías internas y el mantenimiento preventivo, asegurando que los reportes incluyan acciones correctivas específicas y verificables. Además, se sugiere priorizar la implementación de las recomendaciones emitidas en el Informe de Inspección del Parqueadero 2024, como la reparación del pavimento, mejora de la señalización horizontal y vertical, y delimitación de flujos, con el fin de minimizar los riesgos asociados al tránsito y garantizar la seguridad vial en la entidad. Es fundamental establecer un cronograma de seguimiento y responsables para la ejecución de estas acciones, permitiendo así su monitoreo continuo y efectivo.

2.3.5. Planificación de desplazamientos laborales (Paso 15)

Durante el proceso de auditoría, se revisó lo establecido en el **Paso 15: Planificación de desplazamientos laborales del PESV 2024** de las páginas 42 a la 45, que tiene como finalidad asegurar la correcta planificación y asignación de rutas para los conductores del Ministerio, garantizando la eficiencia, seguridad y cumplimiento de las normativas viales.

Adicionalmente, el procedimiento incluye lineamientos para salidas extramurales, estableciendo tiempos de planificación anticipada, controles en el viaje y documentación de soportes para garantizar un adecuado monitoreo y la seguridad de los participantes.

Como soporte de la implementación, el proceso presentó los siguientes documentos:

- **Informe del Observatorio de Movilidad:** Se detalla el seguimiento a la movilidad de la entidad, con un histórico de rutas y la descripción de vehículos asignados, identificando la operación de cada vehículo mediante registros GPS.
 - **Planificación de Rutas:** Se evidencia la programación y asignación de recorridos específicos a los vehículos institucionales, lo que permite optimizar el uso de las vías y garantizar un mejor control de la movilidad.
3. Si bien el procedimiento está documentado y bien estructurado, se recomienda fortalecer el seguimiento a la implementación de las medidas, garantizando reportes que evidencien el

cumplimiento efectivo de la planificación y los controles de desplazamiento establecidos.
VERIFICAR

3.1. Inspección de vehículos y equipos (Paso 16)

Durante el proceso de auditoría, se revisó el Paso 16: Inspección de vehículos y equipos, establecido en el PESV 2024, cuyo objetivo es garantizar la revisión preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores utilizados en los desplazamientos laborales de la entidad.

Se analizó el informe de medición de indicadores correspondiente a dichas inspecciones, destacándose los siguientes resultados:

Primer Trimestre (enero-marzo): Promedio de cumplimiento del 91%.

Segundo Trimestre (abril-junio): El cumplimiento se mantuvo en 91%.

Tercer Trimestre (julio-septiembre): Se evidenció una disminución en el cumplimiento, con un promedio del 83%, siendo el mes de julio el más bajo con 78%.

Es necesario implementar mecanismos de control más efectivos para asegurar que las inspecciones preoperacionales se realicen diariamente y queden debidamente registradas, especialmente en los meses con bajos niveles de cumplimiento. Además, se deben establecer acciones correctivas para los vehículos que no reportan. Se sugiere realizar revisiones periódicas del formato de inspección y capacitar constantemente a los conductores en su correcto diligenciamiento.

3.2. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos (Paso 17)

El viernes 13 de diciembre, en el marco del Paso 17: Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos del PESV 2024, se realizó una visita programada al taller AUTOINVERCOL con el fin de verificar el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el plan de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de la entidad. Durante la visita se presentaron los siguientes inconvenientes que limitaron significativamente el desarrollo de la auditoría:

Falta de atención por parte del taller: A pesar de que la visita fue programada con varios días de anticipación, el personal del taller no atendió la agenda establecida, lo cual dificultó el proceso de verificación.

Recepción por el encargado del SGSST: Al llegar al taller, la visita fue atendida por el encargado del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). Sin embargo, se le informó que el alcance de la auditoría no contemplaba la revisión de este sistema. Ante la solicitud de designar a una persona con conocimiento técnico sobre los procesos de mantenimiento y calibración, fue enviado un funcionario que no contaba con el conocimiento necesario para dar respuesta a los requerimientos solicitados.

Ausencia del supervisor del contrato: El supervisor del contrato por parte del Ministerio no se presentó a la visita, lo cual limitó el acompañamiento adecuado para garantizar el cumplimiento y validación de los procedimientos auditados.

A continuación, se presenta el listado de preguntas que no pudieron ser resueltas durante la visita:

Equipos de Mantenimiento

¿Cuáles son los equipos principales disponibles en el taller para realizar el mantenimiento?

¿Todos los equipos están operativos y en buen estado?

¿Qué equipos se utilizan para diagnósticos electrónicos (escáner, osciloscopio, etc.)?

¿Cada cuánto tiempo se inspeccionan los equipos de mantenimiento?

¿Qué lista de control se usa para la verificación de los equipos?

¿Cuáles son los principales equipos de medición utilizados?

Calibración de Equipos

¿Cómo se gestiona la calibración de los equipos de medición?

¿Con qué frecuencia se calibran los equipos de medición (multímetros, manómetros, etc.)?

¿Los certificados de calibración provienen de laboratorios acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación?

¿Cómo se identifica cada equipo calibrado? ¿Se utilizan etiquetas o identificadores únicos?

¿Se pueden mostrar los certificados de calibración para los equipos críticos?

¿El personal encargado de la calibración de equipos tiene la formación adecuada?

Verificación del Mantenimiento de los Vehículos

¿Cómo se controla que cada vehículo reciba el mantenimiento preventivo en la fecha planificada?

¿El taller aplica controles de entrada y salida para verificar los servicios realizados?

¿Qué checklist se usa para verificar que el mantenimiento se haya realizado de forma completa?

Adicionalmente, al validar una orden de trabajo del taller AUTOINVERCOL frente a los mantenimientos preventivos controlados por el MEN, se evidenció que dicha orden de trabajo no coincide con ningún mantenimiento preventivo programado. Asimismo, al revisar las hojas de vida de los vehículos, se constató que el proceso no cuenta con las hojas de vida de los vehículos. Esta situación fue informada al personal de Gestión Administrativa que acompañó la visita.

Adicionalmente, ninguno de los equipos contaba con el sticker de control de calibración que permita verificar su estado actual. Se identificaron las siguientes falencias, como se muestra en las fotografías adjuntas:

No se evidenció la calibración o verificación de los equipos de medición a intervalos especificados ni antes de su uso, conforme a patrones nacionales o internacionales.

Los equipos carecían de identificación que permitiera determinar su estado actual (calibrado, verificado o fuera de servicio).

No se presentó evidencia de protección de los equipos contra ajustes, daño o deterioro, lo cual podría invalidar el estado de calibración y afectar la validez de los resultados de las mediciones.

Estas observaciones fueron documentadas y corroboradas visualmente, tal como se evidencia en las fotografías incluidas en el informe.

Hallazgo

La falta de atención del personal competente del taller AUTOINVERCOL y la ausencia del supervisor del contrato por parte del Ministerio generaron una limitante en el proceso de auditoría, impidiendo obtener respuestas claras y verificables a los puntos críticos establecidos para la evaluación de los

equipos de mantenimiento, calibración de equipos y verificación del mantenimiento preventivo de los vehículos de propiedad del MEN.

3.3. Gestión del Cambio y Gestión de contratistas (Paso 18)

Durante el proceso de auditoría, se revisó el Paso 18 del PESV 2024, que aborda la Gestión del Cambio y la Gestión de Contratistas. El propósito de este paso es evaluar los impactos externos e internos en la seguridad vial derivados de cambios como nuevas rutas, tecnologías, legislación, clientes o productos y servicios.

Sin embargo, el proceso no presenta soportes que validen la aplicación de este paso en el Ministerio de Educación Nacional (MEN), lo que limita la evidencia de su implementación y seguimiento. Es fundamental contar con documentación que permita verificar la gestión de los cambios y el cumplimiento de las obligaciones de seguridad vial por parte de los contratistas y terceros involucrados.

3.4. Archivo y retención documental (Paso 19)

Durante el proceso de auditoría, se revisó el Paso 19: Archivo y retención documental del PESV 2024, en el cual el Ministerio de Educación Nacional se compromete a mantener controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y sus registros de implementación. Asimismo, asegura que estos documentos deben ser almacenados durante cinco (5) años, exceptuando las inspecciones preoperacionales, las cuales deben conservarse por un (1) año.

Sin embargo, esto no se pudo validar, ya que las anteriores versiones del PESV no se encuentran publicadas ni disponibles, lo cual limita la trazabilidad de la documentación y el cumplimiento del proceso de retención establecido.

Se recomienda, realizar una consolidación y publicación de las versiones anteriores del PESV en un repositorio documental, que permita validar la trazabilidad y continuidad del proceso, garantizando la disponibilidad y actualización de la información, lo cual facilitará la verificación de la implementación y los registros asociados al PESV.

3.5. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Paso 20)

Durante el proceso de auditoría, se validó la medición de los indicadores en la vigencia 2024, conforme a lo establecido en la Resolución 40595 de 2022, y se encontró lo siguiente:

➤ Tasa de Siniestros viales por nivel de pérdida (TSV(n)):

En los Trimestres I y III, no se presentaron siniestros viales con un total de 48,336 km y 38,862 km recorridos respectivamente.

En el Trimestre II, se reportaron 50,625 km recorridos con dos choques simples que activaron la póliza sin afectar la meta del indicador.

➤ **Costos Siniestros Viales por nivel de pérdida (\$SV(n)):**

Se realizó seguimiento como objetivo del PESV. En el Trimestre II, dos choques simples generaron costos por \$10.196.959, sin afectar la meta establecida.

➤ **Riesgos de Seguridad Vial Identificados (RSVI):**

En marzo de 2024, se realizó la identificación de riesgos, documentados en la Matriz de Peligros y Riesgos, articulada con el SG-SST bajo la metodología GTC 45.

➤ **Gestión de Riesgos Viales (GRV):**

Se evidenció que las actividades planeadas en el PESV para 2024 se desarrollaron logrando cobertura en los controles identificados.

➤ **Cumplimiento Metas PESV (CM PESV):**

Durante los tres trimestres, no se evidenció el cumplimiento de metas relacionadas con inspecciones preoperacionales y mantenimiento preventivo.

➤ **Cumplimiento de actividades plan anual PESV (CPlan PESV):**

Se trabajó en el desarrollo del PESV con modificaciones en las fechas de algunas actividades.

➤ **% Exceso Jornadas Laborales Conductores (%EJLC):**

Se evidenció cumplimiento de la meta propuesta, logrando una disminución respecto a los datos de 2023.

➤ **Cobertura Programa de Gestión Velocidad Empresarial (GVF):**

Se realizó seguimiento con reportes de GPS de enero a octubre de 2024 para 11 vehículos, evidenciando su funcionamiento y recorridos.

➤ **Excesos Límite de Velocidad Laboral (ELVL):**

Se analizaron los reportes de GPS y no se registraron infracciones por exceso de velocidad.

➤ **Inspecciones Diarias Preoperacionales (IDP):**

Se registraron resultados parciales:

- Trimestre I: 91% de cumplimiento debido a vehículos inactivos.
- Trimestre II: 98% de cumplimiento, con vehículos en mantenimiento.
- Trimestre III: 83% de cumplimiento, afectado por periodos vacacionales.

➤ **Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos (CPMVh):**

Se reportó cumplimiento parcial en los tres trimestres con resultados entre 90% y 94%, debido a variaciones en kilometrajes y mantenimiento de vehículos específicos.

➤ **Cumplimiento plan de formación en seguridad vial (CPF PESV):**

Se evidenció cumplimiento de las actividades planeadas.

➤ **Cobertura plan de formación en seguridad vial CPF PESV:**

- Trimestre I: No se cumplió la meta (3% de cobertura).
- Trimestres II y III: Se dio cumplimiento a la meta propuesta.

➤ **No Conformidades Auditoría Cerradas (NCAC):**

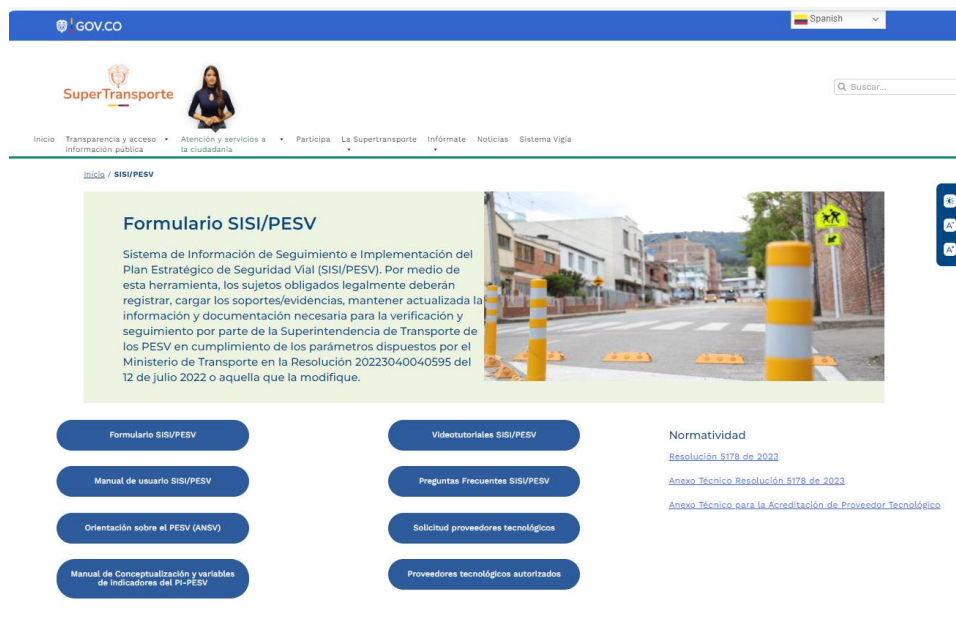
En la auditoría de 2023, se reportó un hallazgo sobre la actualización del PESV, cuya gestión sigue en proceso con acciones como el diagnóstico 2024 y vinculación de personal para apoyar el plan.

Dado lo anterior, se evidencia la medición y seguimiento de los indicadores, demostrando un avance en el cumplimiento de las metas establecidas en el PESV 2024, destacando logros en riesgos viales y cobertura de velocidad, pero con aspectos por mejorar en mantenimiento preventivo, inspecciones preoperacionales y cobertura de formación en seguridad vial.

En el marco de la auditoría, la Oficina de Control Interno solicitó al proceso el reporte de los indicadores al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Transporte, con el fin de verificar y dar cumplimiento a lo establecido en el Sistema de Información de Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV). Esta herramienta requiere que los sujetos obligados registren y carguen soportes y evidencias, manteniendo actualizada la información y documentación necesaria para su verificación y seguimiento, conforme a los parámetros establecidos en la Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022 o aquellas que la modifiquen.

Sin embargo, la persona responsable informó que *“únicamente se reportó el avance en la implementación del PESV al Ministerio de Transporte mediante el Reporte de Autogestión PESV del año 2023, radicado bajo PQRS #02EE2024410600000065577 62581210”*.

Dado lo anterior, se recomienda al proceso realizar el reporte conforme a lo establecido en la Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022. Para tal fin, desde la Oficina de Control Interno se presenta el enlace ([Formulario SISI/PESV - Superintendencia de Transporte](#)) en el cual se debe diligenciar el formulario SISI/PESV y cumplir con los lineamientos establecidos, como lo muestra la imagen.



Fuente: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sis-pesv/>

4. ACTUAR (MEJORA CONTINUA)

Dados los resultados de la auditoría del año anterior, se evidencia un avance significativo en la implementación del PESV del MEN. Desde la Oficina de Control Interno, se recomienda continuar con esta implementación, asegurando el cumplimiento de la normatividad vigente establecida en la Resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Evaluación y Valoración del Riesgo

Conclusión: En la evaluación de riesgos no se definen claramente los criterios de probabilidad y severidad ni la metodología para calcular los valores de los riesgos.

Recomendación: Documentar los criterios de valoración y la metodología de cálculo de los riesgos para garantizar la objetividad, trazabilidad y eficacia en la gestión de riesgos.

2. Controles y Tratamiento del Riesgo

Conclusión: No se cuenta con evidencias suficientes que validen la implementación y eficacia de los controles propuestos en el PESV.

Recomendación: Fortalecer la recolección de evidencias mediante registros de capacitaciones, bitácoras de mantenimiento y reportes de seguimiento que demuestren la eficacia de los controles.

3. Política de Seguridad Vial

Conclusión: La política de seguridad vial no presenta evidencia de actualización periódica, divulgación efectiva ni seguimiento mediante indicadores.

Recomendación: Revisar y actualizar la política de forma periódica, establecer mecanismos de divulgación, seguimiento y articulación con el SG-SST, y evidenciar la asignación de recursos.

4. Definición de Objetivos y Metas

Conclusión: Los objetivos específicos y los indicadores no están completamente alineados con el objetivo general del PESV, afectando la medición de los logros.

Recomendación: Revisar los objetivos para asegurar su alineación con el objetivo general y la política de seguridad vial, estableciendo indicadores que reflejen claramente su cumplimiento.

5. Programa para la Protección de Actores Viales Vulnerables

Conclusión: No se evidencian soportes suficientes que validen la implementación del programa, limitando la verificación de su eficacia.

Recomendación: Documentar las actividades realizadas y ampliar la participación de todos los funcionarios para garantizar la implementación efectiva del programa.

6. Definición de Competencias del Líder del PESV

Conclusión: No se define la educación, formación ni experiencia requerida para el Líder del PESV, incumpliendo la normativa vigente.

Recomendación: Definir formalmente las competencias del Líder del PESV, alineándolas con los requisitos de la Resolución 40595 de 2022 para asegurar el cumplimiento normativo.

7. Mantenimiento y Control de Vehículos Seguros

Conclusión: La visita al taller AUTOINVERCOL evidenció la falta de atención, ausencia del supervisor y falencias en la verificación de los equipos de mantenimiento.

Recomendación: Mejorar la coordinación con el taller, asegurar la participación del supervisor y verificar la calibración de los equipos para fortalecer la trazabilidad del mantenimiento preventivo.

8. Indicadores y Reporte de Autogestión PESV

Conclusión: No se reportó la información de indicadores a la Superintendencia de Transporte, incumpliendo la Resolución 40595 de 2022.

Recomendación: Realizar el reporte de los indicadores del PESV en la Superintendencia de Transporte a través del Formulario SISI/PESV, garantizando la trazabilidad y cumplimiento de la normativa.

NOTA DE SEGURIDAD Y CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN (Esta nota se incluirá únicamente en el informe preliminar)

Este documento contiene información de interés exclusivo del auditor y el auditado para surtir los trámites establecidos en la Guía de Auditoría. En ese sentido, hasta tanto no se constituya como informe final y sea publicado en la página Web del Ministerio de Educación Nacional, no podrá ser distribuido ni utilizado por terceros, ni se podrá hacer referencia a él en ningún otro asunto, sin el consentimiento previo y por escrito del Jefe de Control Interno.

INFORME DETALLADO			
Resultado		Descripción	Recomendación
HZ	OM		
	X	Se evidenció que el Ministerio de Educación Nacional no cumple completamente con los lineamientos del Paso 7 de la Resolución 40595 de 2022, relacionados con la definición de objetivos y metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Aunque se cuenta con una política de seguridad vial documentada y un objetivo general que establece lineamientos estratégicos para la prevención de accidentes y la mejora de la seguridad vial, se identificó una desconexión con los objetivos específicos y los indicadores definidos, lo cual limita la implementación y medición efectiva del PESV. Esta falta de alineación entre la política, los objetivos y los indicadores dificulta la trazabilidad y evaluación efectiva del cumplimiento del PESV, afectando la capacidad de medir los avances y logros en seguridad vial.	Realizar una revisión integral del PESV, asegurando que: - Los objetivos específicos estén alineados de manera directa con el objetivo general y la política de seguridad vial. - Los indicadores sean específicos, medibles y reflejen claramente los objetivos estratégicos, permitiendo evaluar su cumplimiento de forma adecuada.

INFORME DETALLADO			
Resultado		Descripción	Recomendación
HZ	OM		
	X	Se evidenció que el proceso de Talento Humano establece que no se requiere educación, formación ni experiencia para el Líder del diseño e implementación del PESV, lo cual contradice lo exigido en el “Paso 10: Competencia y Plan Anual de Formación” de la Resolución 40595 de 2022. La normativa establece que el Líder del PESV debe contar con: • Educación: Un nivel de estudios acorde al cargo. • Formación: Capacitaciones específicas en seguridad vial. • Experiencia: Conocimientos prácticos y experiencia relacionada con el diseño e implementación del PESV. La ausencia de estos requisitos en la definición presentada representa un incumplimiento normativo y pone en riesgo la adecuada implementación y efectividad del PESV, al no garantizar que la persona designada cuente con las competencias técnicas y prácticas necesarias para liderar el proceso.	Ajustar la definición de competencias del Líder del PESV, documentando y cumpliendo con los requisitos establecidos en la Resolución 40595 de 2022 en términos de educación, formación y experiencia. Esto garantizará que la persona encargada cuente con el conocimiento y la experiencia necesarios para desempeñar sus funciones de manera efectiva, asegurando el cumplimiento de la normativa y fortaleciendo la implementación del PESV.

NOTA: El cuadro anterior se diligencia solo para auditorías de Gestión.

AUDITORÍA SISTEMAS DE GESTIÓN DE CALIDAD / AMBIENTAL Y OTROS MODELOS REFERENCIALES				
Resultado			Requisito o Numeral	Descripción
C	NC	OM		

LÍDER DEL EQUIPO AUDITOR: Aura Rosa Gomez Avellaneda

JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO: Luz Yamile Aya Corba