FUNTECOL
NIT 900.202.587-1
CL 18 9 75 B, LA CRUZ
Tel: (034) 3105463183
Planeta Rica - Colombia
institucionalfbc@gmail.com

Factura electrónica de venta
No. 2351

Fecha y hora Factura

Señores	MUNICIPIO DE LA APARTADA			**Generación**	11/07/2025, 10:29
NIT	812.001.661-6	**Teléfono**	(034) 8104171 - Ext. 000	**Expedición**	11/07/2025, 14:24
Dirección	PALACIO MPAL, CR 7 20-21 B DANIEL ALFONSO PAZ	**Ciudad**	La Apartada - Colombia	**Vencimiento**	12/07/2025

Item	Descripción	Cantidad	Vr. Unitario	Impto. Cargo	Valor Impto.Cargo	Vr. Total
1	PAGO 100% DEL VALOR DEL CONTRATO CPS-MLA-046-2025. OBJETO: PRESTACIÓN DE SERVICIOS, ASISTENCIA TÉCNICA EN TEMAS DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA, CÓRDOBA EN LA ACTUALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA-CÓRDOBA.	1.00	50,420,168.07	19 %	9,579,831.93	60,000,000.00

ALCALDIA DE LA APARTADA
Radicado: 2025-2-1273 (15 de julio, 11:41 a. m.)
Remitente: FUNTECOL
Receptor: MÓNICA MONTES MERCADO
Asunto: FACTURA ELECTRONICA DE VENTA N
AL CONTESTAR ENUNCIE ESTE RADICADO

Total items: 1

Total Bruto	50,420,168.07
IVA 19%-SERVICIOS	9,579,831.93
Total a Pagar	60,000,000.00

Valor en Letras:
Sesenta millones de pesos mcte

Forma de pago:
Crédito

Medio de pago:
Otro - Crédito - Cuota No. 001 vence el 2025-07-12 por $ 60,000,000.00

Observaciones:

A esta factura de venta aplican las normas relativas a la letra de cambio (artículo 5 Ley 1231 de 2008). Con esta el Comprador declara haber recibido real y materialmente las mercancías o prestación de servicios descritos en este título - Valor. **Número Autorización Electrónica 18764894430073 aprobado en 20250616 prefijo desde el número 2342 al 3000 Vigencia: 12 Meses**
Responsable de IVA - Actividad Económica 9499 Actividades de otras asociaciones n.c.p. Tarifa
CUFE: 0f4046a848cc5ad701c6595b7fd5e1b771b0e44d4f88a10614f533c09eaab0060bb670c97c1d7f8c39dc2036631cf5e8

ES DEL APORTANTE

dv	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Telefono	Exonerado SENA e ICBF
1	PUNTOCOL	D - MENOS DE 200 COTIZANTES	MARTHA ACOSTA	CL 18 11 - 01	PLANETA RICA-CORDOBA	7703834	no

ES DE LA LIQUIDACION

	Clave		Tipo	Fecha		Pago		
luid	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
0	14021754S7	94883313274	E	2025/07/18	2025/07/04	BANCOLOMBIA	0	$588,500

DETALLADA DE APORTES

ADO	NOVEDADES	PENSION		SALUD		CCF		RIESGOS			PARAFISCALES	
Nombre		Cotiza	Dias	Cotiza	Dias	Cotiza	Dias	Cotiza	Dias	Tarifa	Dias	Exonerado SENA e ICBF
RTHA ACOSTA (1 Afiliados)												
PLANETA (1 Afiliados)												
CA Depto: CORDOBA (1 Afiliados)												
PAEZ HERRERA ELVIRA MARIA		2/4/01	30	2/4/01	30	CCF16	30	14-23	30	0.522%	30	No
(1)												

ES DEL APORTANTE

dv	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Telefono	Exonerado SENA e ICBF
1	PUNTOCOL	D - MENOS DE 200 COTIZANTES	MARTHA ACOSTA	CL 18 11 - 01	PLANETA RICA-CORDOBA	7703834	No

ES DE LA LIQUIDACION

	Clave		Tipo	Fecha		Pago		
luid	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
0	14021754S7	94883313274	E	2025/07/18	2025/07/04	BANCOLOMBIA	0	$588,500

PAGO

	CODIGO	NIT	DV	AFILIADOS	VALOR LIQUIDADO	INTERESES MORA	SALDOS E INCAPACIDADES	VALOR A PAGAR
DORAS: 1)				1	$247,600	$0	$0	$247,600
	230301	800,224,808	8	1	$247,600	$0	$0	$247,600
DORAS: 1)				1	$8,100	$0	$0	$8,100
PAÑIA DE SEGUROS	14-23	860,011,153	6	1	$8,100	$0	$0	$8,100
DORAS: 1)				1	$61,900	$0	$0	$61,900
	CCF16	891,080,005	1	1	$61,900	$0	$0	$61,900
DORAS: 1)				1	$193,400	$0	$0	$193,400
	EPS037	900,156,264	2	1	$193,400	$0	$0	$193,400
NDORAS: 1)				1	$46,500	$0	$0	$46,500
LOMBIANO DE BIENESTAR	PAICBF	899,999,239	3	1	$46,500	$0	$0	$46,500
ADORAS: 1)				1	$31,000	$0	$0	$31,000
	PASEDIa	899,999,034	1	1	$31,000	$0	$0	$31,000
				1	$588,500	$0	$0	$588,500

línea

Resumen General de Pago

ES DEL APORTANTE

	DV	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Telefono	Exonerado SENA e ICBF
	1	PUNTO COL	B - MENOS DE 100 COTIZANTES	MARTHA ACOSTA	CL 98 11 - 01	PLANETA RICA-CORDOBA	7765814	No

ES DE LA LIQUIDACION

	Clave		Tipo	Fecha		Pago		
Rad	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
36	[illegible]	[illegible]	E	2025/06/10	2025/05/17	BANCOLOMBIA	0	[illegible]

DETALLADA DE APORTES

PLEADO			PENSION			SALUD				CCF				RIESGOS				PARAFISCALES			
ción	Principales	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Dias	IBC	Aporte
[illegible]				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,680		$1,547,000	$77,500
: PLANETA (1 Afiliados)				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,680		$1,547,000	$77,500
ICA Depto: CORDOBA (1 Afiliados)				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,680		$1,547,000	$77,500
ido	[illegible]	[illegible]	30	$1,547,000	$247,600	[illegible]	30	$1,547,000	$193,400	[illegible]	30	$1,547,000	$61,900	[illegible]	30	$1,547,000	$8,680	30	$1,547,000	$77,500
iliados(1)				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,680		$1,547,000	$77,500

línea

Resumen General de Pago

ES DEL APORTANTE

	Dv	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Telefono	Exonerado SENA e ICBF
	1	TUNTICOL	E - MENOS DE 500 COTIZANTES	MARTHA ACOSTA	CL 68 91 - 81	PLANETA RICA-CORDOBA	776582*	No

ES DE LA LIQUIDACION

	Clave		Tipo	Fecha		Pago		
No	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
No	1509337131	94847422?	E	2021/06/15	2021/05/17	BANCOLOMBIA	0	$368,500

DETALLADA DE APORTES

LEADO		PENSION				SALUD				CCF				RIESGOS				PARAFISCALES			
ción	Primeros	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Dias	IBC	Aporte
ACOSTA (1 Afiliados)				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,100		$1,547,000	$77,500
PLANETA (1 Afiliados)				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,100		$1,547,000	$77,500
CA Depto: CORDOBA (1 Afiliados)				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,100		$1,547,000	$77,500
488	Ruiz Elvira	230301	30	$1,547,000	$247,600	EPS037	30	$1,547,000	$193,400	CCF56	30	$1,547,000	$61,900	14333	30	$1,547,000	$8,100	30	$1,547,000	$77,500
liados(1)				$1,547,000	$247,600			$1,547,000	$193,400			$1,547,000	$61,900			$1,547,000	$8,100		$1,547,000	$77,500

La confianza y la credibilidad

que usted ha depositado en Bancolombia nos llenan de orgullo y nos motivan para continuar acompañándolo en el desarrollo de sus metas.

Bancolombia

NIT 890.903.938-8

Planeta Rica, 04 de marzo de 2025

BANCOLOMBIA S.A. se permite informar que **FUNTECOL** identificado con **NIT 900262587** a la fecha de expedición de esta certificación posee los siguientes productos.

Nombre Producto	No Producto	Fecha de apertura
CUENTA CORRIENTE	*569-000063-60*	*2023/07/28*

Atentamente,

BANCOLOMBIA
Planeta Rica - Of. 687 Planeta Rica
Carol Chica Castilla
Cajero Nº 010
Cédula Nº 1067[illegible]

CAROL CHICA CASTILLA
ASESOR DE SERVICIOS PRINCIPAL
OF. 687 PLANETA RICA

* **Importante:** Esta constancia sólo hace referencia a los productos mencionados anteriormente.

La confianza y la credibilidad

que usted ha depositado en Bancolombia nos llenan de orgullo y nos motivan para continuar acompañándolo en el desarrollo de sus metas.

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

INFORME FINAL

INFORME PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Dirigido a:

Dr. OSCAR MIGUEL CALAO LOPEZ

Alcalde Municipal

Proponente:

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA
"FUNTECOL"

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

La Apartada, 7 de julio de 2025

Doctor

Oscar Miguel Calao López

Alcalde Municipal

La Apartada - Córdoba

E. S. D.

Asunto: INFORME PRESTACIÓN DE SERVICIOS, ASISTENCIA TÉCNICA EN TEMAS DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA, CÓRDOBA EN LA ACTUALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN LOCAL.

Reciba un cordial saludo.

Presentamos nuestros más respetuosos saludos, deseándole éxitos en su gestión.

El presente hace referencia al resultado del apoyo profesional en el proceso de actualizar y dar cumplimiento normativo a la actualización de la herramienta Plan Local de Seguridad Vial

En cumplimiento del contrato suscrito para la ejecución del proyecto en mención, se presenta el siguiente informe final de ejecución, que da cuenta de las actividades desarrolladas, los productos entregados y el cumplimiento de los requisitos contractuales. Este proyecto tuvo como objetivo brindar apoyo técnico especializado al municipio de La Apartada, Córdoba, para actualizar y estructurar su Plan Local de Seguridad Vial (PLSV), acorde a las disposiciones de la Resolución 40595 de 2022 del Ministerio de Transporte.

Durante la ejecución del contrato se desarrollaron las siguientes actividades, de acuerdo con los compromisos contractuales:

- Revisión y análisis del diagnóstico anterior del PLSV, identificando brechas frente a la normatividad actual.
- Recolección de información primaria y secundaria mediante encuestas, visitas técnicas, entrevistas con actores viales y análisis de siniestralidad vial.
- Actualización del diagnóstico situacional, incluyendo variables sociales, de infraestructura, comportamiento vial y factores de riesgo críticos.
- Diseño estructurado del nuevo Plan Local de Seguridad Vial, con base en los cinco pilares de la Resolución 40595 de 2022: gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas.
- Definición de programas y líneas estratégicas, con sus respectivos indicadores, metas e instrumentos de seguimiento.
- Socialización del Plan Local de Seguridad Vial actualizado ante las autoridades municipales y actores clave.

Resultados y productos entregados

Aforo vehicular

Diagnóstico de gestión con participación de propios y foráneos

Plan Local De Seguridad Vual 2025 – 2027

Plan Estratégico De Seguridad Vial 2035 – 2030

Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol

Evidencias de cumplimiento contractual

Inventario de señalización

De acuerdo con los términos de referencia del contrato, se cumplieron en su totalidad los siguientes compromisos:

Ítem	Actividad / Entregable	Cumplido (Si / No)	Observaciones
1	Revisión normativa y diagnóstica	Si	Conforme a Decreto 1430/2022
2	Diagnóstico actualizado	Si	Incluye análisis de siniestralidad y factores de riesgo
3	Diseño estructurado del PLSV	Si	Estructura técnica alineada con normativa nacional
4	Socialización y validación	Si	Realizada con participación institucional
5	Entrega de informe final	Si	Documento completo entregado en formato digital e impreso

Evidencias de gestión




















PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL
TRABAJAMOS POR
UNA MEJOR GESTIÓN
EN LAS VÍAS
LA APARTADA


PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL
TRABAJAMOS POR
UNA MEJOR GESTION
EN LAS VIAS
LA APARTADA














PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL


PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL
TRABAJAMOS POR
UNA MEJOR GESTION
EN LAS VIAS


PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL












PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL


PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
TRABAJAMOS POR UNA MEJOR GESTIÓN EN LAS VÍAS
LA APARTADA
URGENCIAS




SIGA







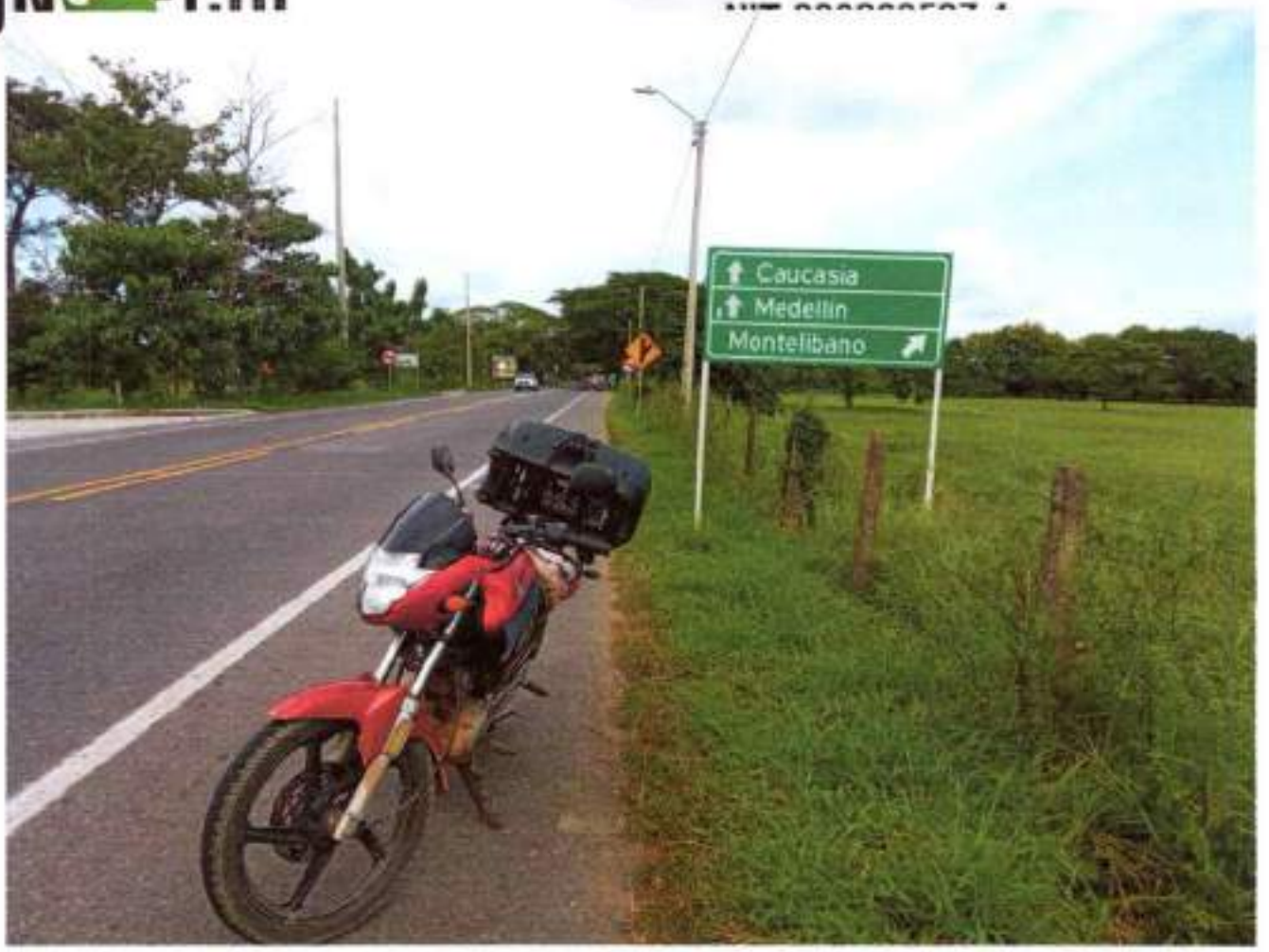







La Apartada




Caucasia
Medellin
Montelibano

FUNDACION SOCIAL PARA EL DES
TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA



Calle 18 No. 9-79 Piso 2 Planeta Rica – Córdoba
Web: www.funtecol.com / E-mail: institucionalfpc@gmail.com / Cel. 310-546 31 83




MOTEL
HAWÁI




PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
JUANCHO

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERRERA
Representante Legal




KFD 374









FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1





Calle 18 No. 9-79 Piso 2 Planeta Rica – Córdoba
Web: www.funtecol.com / E-mail: institucionalfpc@gmail.com / Cel. 310-546 31 83


PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
TRABAJAMOS POR UNA MEJOR GESTIÓN EN LAS VÍAS
URGENCIAS




PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL


PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL








PUENTE
SAN JORGE


SIGA



FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1





Calle 18 No. 9-79 Piso 2 Planeta Rica – Córdoba
Web: www.funtecol.com / E-mail: institucionalfpc@gmail.com / Cel. 310-546 31 83


























28



FUNTECOL

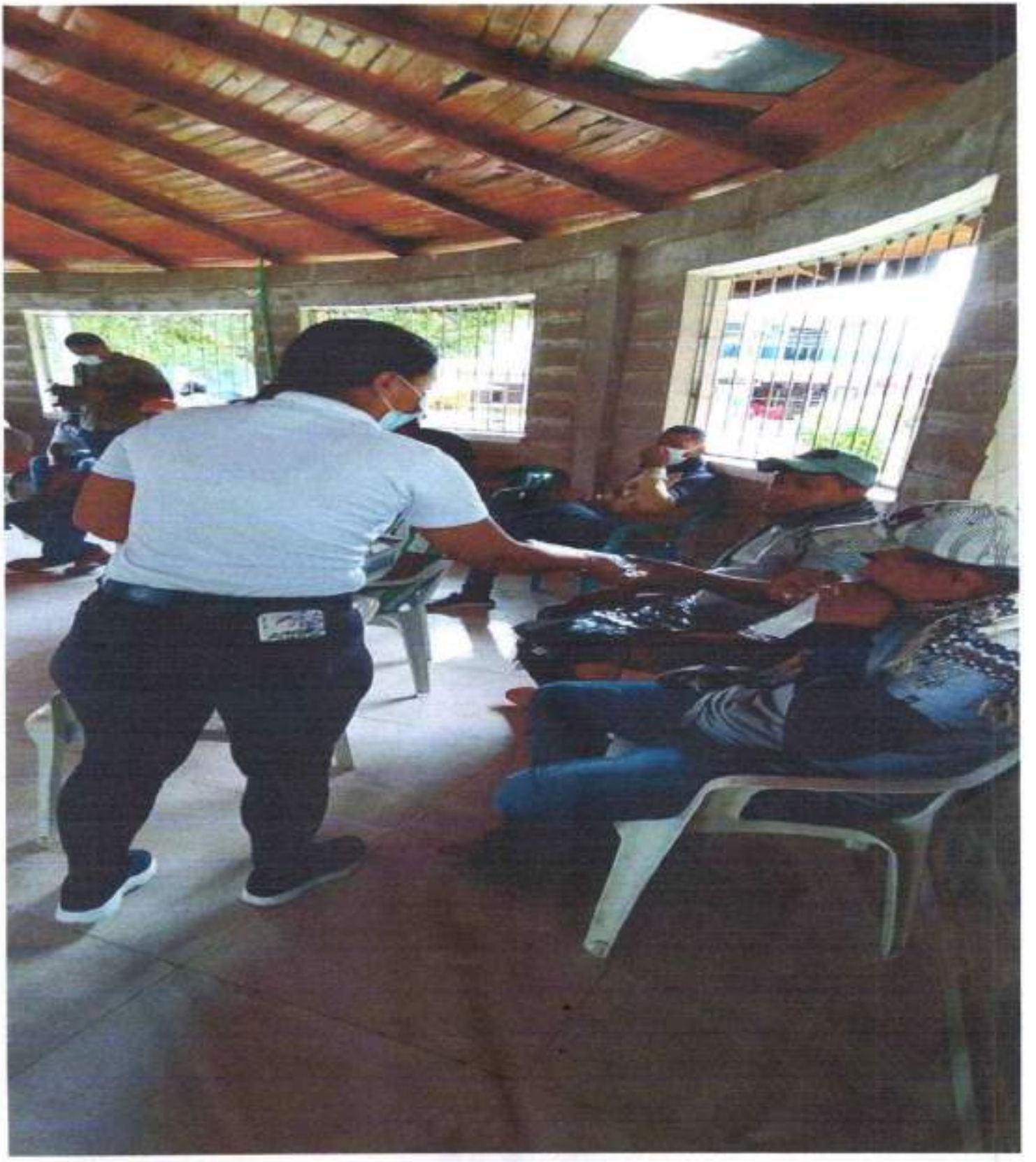
FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1





Calle 18 No. 9-79 Piso 2 Planeta Rica – Córdoba
Web: www.funtecol.com / E-mail: institucionalfpc@gmail.com / Cel. 310-546 31 83



Asistencias.

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	[illegible]	[illegible]	X				MOTOCICLISTA	[illegible]
2	Luis Alfonso Martelo Ch.	1003639005	X				Motociclista	Luis Alfonso
3	Leonardo Castro Sierra	1040503528	X				motociclista	Leonardo
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

_____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	[illegible]	1067914	✓			[illegible]	Moto	[illegible]
2	Hernando Postmonia	78 321573	✓			[illegible]	Otros	Hernando
3	Ruben Dario castillo	1195179987						Rdcastillo
4	[illegible]	79.296125						[illegible]
5	Ignacio Bustos Perez	80475 99	X			3225936800	Motociclista	[illegible]
6	Nedis Gonzalez	39262724		X		3223936800	Ciclista	[illegible]
7	JARLEY BENITEZ	1066572				3216952112	MOCICLISTA	[illegible]
8	Federico Diaz C	1067886173				3012913520	motociclista	[illegible]
9	Sebastian [illegible]	1.0[illegible]425				3106559999	Moto x	[illegible]
10	Juan Esteban Bario	1038133241				3116754469	Motociclista	[illegible]
11	Nicolas Borrás F	1043035 45				3128864096	Motociclista	[illegible]
12	Johan Sierra	1067923849				3216573022	motociclista	Johan Sierra
13	Nilson Jose Tuirán Espitia	1063286662				3117306955	Motociclista	Nilson JT
14	Adriana Montesino	SD886332				3137573141	Motociclista	Adriana M
15	Jairo Mesa	1133749032				3113712103	ciudadano	[illegible]
16	LEONARDO SIERRA	78323537				3136603103	Motociclista	[illegible]
17	DANIELA PUELLO LOPEZ	1066[illegible]				3146720894	Derecho [illegible]	[illegible]
18	[illegible]	1039896932	V				Ciclista	[illegible]
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	FABIER POLANCO LUCAS	1040444087	X			3232913 40	MOTOCICLISTA	
2	Yaireth Mailin Acuña Cordero	1038643552		X		3022743060	Motociclista	Yaireth
3	Brayan Soler Hoyos	1066569510	X			3195939312	motociclista	
4	Stefany Montiel Diaz	1066572393		X		320 790 3982	Peatón	Stefany
5	Andrés Felipe Miranda Mosis	1193077509	X			3226228537	Motociclista	
6	Kathery Salgado M.	1066011317		X		3157019788	peatón	Kathery
7	Angely Ortiz Perez	1066571003	X			3206757942	motociclista	
8	Sharon Daniela Ayala A	1067877392		X		3238945827	Motociclista	Sharon
9	Brayan Felipe De Hoyos	1003197475	X			3006808377	Peatón	
10	Alexander Rodriguez Gonzalez	1129809849	X			3243163556	Peatón	
11	Dulcemaría Carrascal Bolaño	1038100560		X		3014136528	Peaton	Dulcemaria C.
12	William Yesid Márquez	1003290909	X			3007427465	Motociclista	William M.
13	IVAN CAMILO TOVAR	1574543	X			312 820 3322	motociclista	
14	Deider Antony Calle	1066571497	X			3002982052	Peatón	
15	Maria A- Restrepo	1038100891		X		3116758148	motociclista	
16								
17								
18								
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Sebastian Gutierrez	3104363	X			3116734519	Motociclista	Gutierrez
2	Karen Petino	1003777738		X		3005522487	motocicleta	Karen
3	Luis Zabaleta	1003289080	X			3046 3963	motorista	Luis Z
4	Jaider Velasquez	1003336628	X					
5	Elis Suaza	1700466	X			3126824	motosicleta	Elis Suaza
6	Tomas Gallego Cano	1039947	X			3004810985	moto ciclista	Tomas
7	Tito Jose Villalba	15-3010	X			3115f43646	Motociclista	Tito
8	Cristobal Mejia	78156	X			3117364501	motocicla	
9	Juan Diego Henao	1007470674	X			3235994561	motociclista	Juan Diego
10	Teodolo Alvarez	15308387	X			3108916533	Motociclista	Teodolo M.
11	Jose Rivera	22.236.683	X			3019448520	Motociclista	Jose
12	Yader Tuberquia	1066732747	X			3115895547	Motociclista	Yader
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

_____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Laura Mercado Sierra	1038153800	X			3225251137	motociclista	
2	Jimena Tejador Padilla	1066569523		X		3044933790	motociclista	Jimena T.P
3	Doris marcela Martinez	1066569440		X		3172177261	motocicla	
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Carlos Ramirez Villa Paz	1002289460	M			3155037698	motociclista	
2	Ingrey Herrera	1066589169	M			3224525665	Motociclista	
3	Yeiser Sebastian Benitez P.	1078773906	M			3127084427	Peaton	
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Osvaldo Ovalle	7463210	X			3217300482	motociclista	
2	Roberto Gallego Londoño	1046899415	X			3117324597	motociclista	Roberto Gallego L.
3	[illegible]	3206421965	X			3234332702	No Sabe	
4	[illegible]	[illegible]	X			X X X X	X X	
5	[illegible]	78224764						
6	[illegible]	[illegible]				3009611537		
7	[illegible]	50925774		X		3126753042	X	
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Ana cecilia soto	32271131		F		3205602235	peatonal	Anacecilia
2	Hader Manuel Benavide	1574532	X			3126999462	peatón	
3	Juan Pablo zapata	1007054666	X			3223096240	Peatón	
4	Eraj Alberto	70952852	X			3011320265	Motoxi	
5	Emiro Montemayor	78739080	X			3205426080	Motociclista	
6	Samuel Perez	1129805537				3008012757	motocicla	
7	[illegible] Rodri	98652585	M			3213413852	11	
8	[illegible]	78295072	X			3217039616	peatón	
9	Alvaro Bolivar	78114944	X				peatón	
10	Juan Romero	1574250	X			3147710213	Motociclista	
11	DEIVIS MORALES	1.058433021	X			3117464827		
12	Jorge Luis Navas	78321606	X			3016116492460	motocicleta	
13	Wendy Carmona Guzman	1003177371		X		3187067109	motociclista	
14	Luis Bustillo	78111350	X			3008063593	Luis	
15	Mario Montes	1104911432	X			3106843014	motociclista	
16	HYBER PINTO	8104307	X			3148590718		
17	Fabian Rodriguez Manrique	1010121785	X			3006210 41	motocicleta	
18	Jailey Manuel Padilla	1143527027	X			3203065608	Ciclista	
19	Jaider Armando Cerpa	1063360781	X			3135445995	Motociclista	
20	Ruben Dario Castillo	1193319987				3212081171		

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Saudith Montes	1066570159		X		3137928967	Motociclista	Saudith
2	Yelly Rolon Perez	1066731339		X		3507079766	Peatonal	Yelly Rolon
3	Gleimer Rivero	1078545441	X			3015257291		
4	Luis A. Cortez	78108673	X			3225855379	conductor	
5	Manuel Pudiel	1078022691	X			3107822684	Salliano	
6	Andres Rodriguez	1003289191	X			3007502684	Establecimiento	
7	Jose Arley Gomez	70165531	X			3126694254		
8	Lisa Velez	1063274		X		3153659438	Peatonal	
9	Suga Vega	92641107				3215840826		
10	Ivan Alvarez	1066570827	X			3235007877	Peatón	
11	Octavio Hurtado	80478918				3235721281	Motociclis	
12	Adriana Rojas	53124637						
13	Andrea Jaramillo	1066570726		X		3135536522	Peatonal	Andrea Jaramillo
14	Jose Fernando Mexido	1066569459				3113563484	Motociclista	
15	Andrea Gonzalez Tafur	1003305179		X		3028306738	peatonal	Andrea
16	Carolina MARTINEZ	1431662O		X		3125084060	Peatonal	
17	Fernando Lopez Llorente	1067901127	X			3008389952	Motociclista	
18	Emma Ruiz Perez	78105217		X		3137560802	Peatonal	
19	Angel Camargo	1066720820	X			3108534399	Angel	
20	Mauricio Vallejo	78301803						

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Robinson D. Herrera M.	1066576085	X			— o —	Motociclista	
2	Cristian Meza Valdez MA	1066572214	X			— o —	Peatonal	
3	Ricardo Duarte	1063282138					Motociclista	
4	Jairon Yair Contreras	1003289324					Moto Sr/s/d	
5	Angel Arroyo Reyes	1.066[illegible]574		X		— o —	Acompañante	
6	Norberto Soto	78[illegible]45[illegible]	X				Motociclista	
7	Karen Arroyo	1007676576		X			motociclista	
8	Alcon° Chiva	192855[illegible]					Motociclista	
9	Yorma Rubio	3144936					Pasajera	
10	Juan Esteban Villada	8015[illegible]					T	
11	Jorge Luis Vidal	3004[illegible]					Moto	
12	Blanca Castaño M	1038[illegible]		X			Motociclista	
13	Miguel Bustamante	10.884[illegible]				311[illegible]	Motociclista	
14	Alvaro Hoyos	1067871119				3226407211	Motociclista	
15	Jere Rivero	1063276347				3116071879	Motociclista	
16	Yolla Peralta Alvarez	1066571804		X		3148480346	Pasajera	
17	Sebastian Soto	1.003.288.346				302 407 8427	Motociclista	
18	Karla Vega Reyes	1064[illegible]625	X			312 829 5317		
19	Wilder Lopez	78300304	X			3218589301	M/ciclista	
20	Juan David Alvarez	1038100845	X			3202777782	Motociclista	

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Fenisela Cotes	1066573267		X		3045433492	Bomberos	
2	Hipolito Villegas	91003964	X			3135734895	Bomberos	
3	Margelis Cano Usuga	52.961.970		X		3122926654	E.S.E-CAMU LA	
4								
5	LUIS FDO ARBELAEZ C	71706089	X			3126663135	TRANSITO	
6	Carlos Dani Sierra	92511418	X			3135533542	PONAL	
7	Diana Perez Tamayo	1066572880		X		3207315832	Transito	
8	Luis Jaime Ortega	88083555	X			3013183549	Ponal	
9	KELYN PEREZ MARIN	72278623	X			3008596104	ASESOR TRT	
10	Shirley Lopez Sotelo	1066571086		X		1066571086	PSICOLOGA	
11	Leonardo Alvarez	78109537	X			3126629298	STM	
12	Jairo Echeverri	10.994.772	X			3033626552	S.T/To	
13	Ma Alejandra Ospina Arbelaez	1066574851		X		3225258018	Insp Policia Apoyo	
14	Paula Salazar Martinez	1066568745		X		3128641046	Sec Hacienda	
15	Ana Teresa Herrera Ospina	1003209857		X		3146502887	Sec. Educacion	
16	Lucy Leonelly Palacios	1066514897		X		3118119815	Psicologa	
17	Gladis Montes Muñoz	64779245		X		3108334556	Comisaria F.	
18	Alejandro Cardona Avila	98052609				3001454469	Gobierno	
19	Maria Lucia Lopera Garzon	1063302176		X		3136016270	Secretaria Mal	
20								

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Libardo morales	6 745 087	X			301 728 08	motociclista	Libardo Morales
2	Fabio Vasquez.	78.2937	X			3044114267	motociclista	
3	[illegible]	78 721 [illegible]				3262677		
4	Hector Duque	1035353942				312 55 09052	motociclista	
5	Luisa de la Cruz Mendez	1003537714		^		3143011496	motociclista	
6	OSNAIDER COLIDE	1003674114	X			314 676 0530	motociclista	
7	LUISA BEJANCUR	43539876		X		310 6604760	PASAJERA	
8	Gina Paola M	1051662154		X		3148591691	motociclista	
9	Dinseo torres	78301348				3246172404	Motociclista	Dinseo Torres
10	NESTOR VARGAS	1073878196				3146265315	MOTOCICLISTA	
11	CAYLE WIS CAR	1003077677					MOTOCICLISTA	
12	Golfo martinez fuentes	1003337401	X			3104735676	MOTO	
13	Ivan Salgado Benitez	1003309188	X			3003614747	Moto	
14	Cesar Arroyo	78 701 388				3014677864	PASCER	
15	Isaac Cauro J.	15 745 120				3122507120	MOTOCICLISTA	
16	Martha Villadiego	50 945 481		X		3216742216	motociclista	
17	Uelin Chacarra	1066869461	X			3208970352	Motocicleta	
18	Luis ASCENCIO	1103559565	X			3203719037	motocicleta	Luis A.
19	Carlos Cuevas	1063307872	X			3175193477	Motocicleta	
20	Juan Atencio Rios	7.040.498.261				3131522302	Motociclista	Juan Atencio

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Fabiola Padilla	35163558		X		3206901 16	MOTOCICLISTA	
2	Franco Perez	9865208 X				3105772138	motociclista	Franco
3	Marco T. Suarez M	18 299227	X			312 502 0591	Motociclista	
4	Jose Luis B	1003158737	X			3042389916	motociclista	
5	[illegible]	15745236				3017355098	Mototaxi	
6								
7	Brisbeidy Alvarez	78106983				3117360502	motorista	
8	[illegible]	1058[illegible]25	X			3246[illegible]52	moto	
9	Luis Moreno Restrepo	1063303112	X			3022812273	Motociclista	Luis Moreno
10	Fabian de Jesus Pajuelo	1063288741	X			3104897267	motociclista	
11	FRANCISCO PINTA	9598[illegible]	X			3246560466	MOTOCICLISTA	
12	Rosa Maria Flores	39772891	X			3136959473	Motociclista	
13	Luis Eduardo Tavera	1066575271	X			3001994886	Motociclista	
14	Leiner montalvo	7066577157	X			324 7[illegible]	motociclista	leiner
15	VIAdimiro macaces	9866[illegible]71	X				motociclista	VIAdimiro
16	Jesus Cordero	7[illegible]	X			3009870948	MOTOCICLISTA	
17	Luis Meza	73242298	X			310-3518132	motociclista	
18	Genisberto Builes Pacheco	5893724	X			3106475476	Motociclista	
19	Luis Carlos Alvarez Rivero	2751958	X			3205186950	Motociclista	
20	Raquel Perez	79105217	X			3114303312	motocarro	

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Jose David Meza Guerra		M			3105255733	Peaton	Jose David
2	Teobaldo Montes	1063285744				3012388543	Motociclista	
3	Edgar Manuel Polanco	1038139950	M			3176979926	Motociclista	
4	ROBINSON MIGUEL ATUO	6201394	X				Motociclista	Robinson
5	Enyl Sicilia	1090324125	X			3126892151	Motociclista	Enyl S.
6	Luis Serrano	1066975090	X			3002252122	Motociclista	
7	Rafael Diaz	10957445					Motociclista	
8	Edwin Vergara	1096958		X		3157769979	Peaton	
9	Jim 16	78201100					Motociclista	
10	Luis Fernando Polencia	8373373				3104103544	Motocicla	
11	Jose Martinez Galindo	1066576727	X			3026972920	Motociclista	
12	Cindy Vergara padilla.	1063976024		X		3146977596	Motociclista	
13	Manuel Cuello	8045834				3113125084	Motocicla	
14	Nicanor carrazco	7304137779					Moto cicla	
15	Marlon Covo	9649119					Motocicla	
16	Oscar Castillo	1063895334				3145915492	Motociclista	
17	Yuris Cuello	9765723		X		3160907351	Motocicleta	
18	Jose Antonio					3102572463	Motociclista	
19	Yeison montes	1066977276	X			3209082192	Comerciante	
20	Iván mejía	1006744534	X			3197050827	motociclista	

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Arturo Palacio D	1038045300	X			3332407200	Motociclista	
2	ARGEMIRO CANTILLO	15677988	X			3233096977	MOTOCICLISTA	
3	Francis Pérez	31.485160		X		3225172549	motociclista	
4	Jose Andres Lozano	1065590497	X				motociclista	Jose
5	sergio Padilla	7858617719						
6	Omar Be	1007003169	X			3234896537	Motociclista	Omar Be
7	Ulises Ruiz C	1133749	X			3005742890	Ulises	
8	Ulises Rodriguez	9865997				3168550779	motociclista	Ulises R.
9	José Andrés	9865837	X			3202572467		
10	Justo Morales	15660471	X			3155682507	Motociclista	
11	Jose Angulo	1058173	X			3128533022	motociclista	
12	Alvaro Jose Yepes	1007775178	X			3227779510	motociclista	
13	Samara Caulelo Acosta	1003139411		X		3219328667	Motociclista	
14	Elver Ariel Hernandez	1040491627	X			3232855066	Motociclista	
15	Dairo Berrio	1066572026	X			3143417203	motociclista	
16	Germán Ibáñez	80465558				3168712562	Motociclista	
17	MILEN ESTAMPARIA	779.554500	X				MOTOCICLISTA	
18	MOISES GOMES	7003478				3013541627	Motociclista	
19	Merlys Alvarez Tarazona	1038130091		X		3225101252	motociclista	
20	Mojana	37486		X		3115667727	Moto	

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Fredy Deraz	1062934087	X			3132663711	moto	
2	Gilberto Gomez	70528043	X				Moto	Gilberto
3	[illegible] Alvarez	78291916	X			3128918324	motociclista	
4	Nicolas Martinez	78110300				3228821233	Moto	
5	Edwer Espitia Barrios	15668978	X			3113809122	Motocicleta	
6	Mario	1066 530755	X			3209076657	moto	Mario
7	Juliana Rangel Cortes	1038705941		X		3107605561	Pasajera	Juliana R.
8	Ingrid Cano Cuervo	1038084744		X		3116537259	motociclista	
9								
10	Williams	1062 [illegible]				3145063260	Motociclista	Williams
11	Juan Esteban Mesa	1037472452	X			3136499869	Pasajero	
12	Ingrid Andrea	1038 [illegible]		X		3152971514	motociclista	
13	Gustavo Perez M.	15 205077	X					
14	Campaña Jaime Luis	80565796	X				MOTOCICLI	
15	Sandra Vanegas	1066930090	X				Pasajero	Sandra
16	Jesus Martinez	1192752153					Motociclista	Jesus
17	Yeison Tabarez	1002 [illegible]					motociclista	
18	Yuley Priscila Vargas	1092736983		X		3176537791	Motociclista	
19	Jaime Zabaleta	1067558176	X			3114472978	motocicli	Jaime
20	Luimi Bruno	1038116124				3236926255	PASAJERO	

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Jorge Luis Oval Gor C	3057885	X			3158575911	motociclista	
2	Obeimar Peñas	15720.094	X			3207725635	motociclista	
3	Oscar Suarez	78652.332	X			3104472794	motociclista	
4	Adonai Perez	10888620	X			3205954316	motociclista	Adonai Perez
5	Jainer Hurtado	1063202	X			3146746	motocicl	
6	Juan Esteban Villarreal	1038110651	X			3112623730	Ciclista	Juan
7	Brayan David Ortiz	1066519300	X			3135695426	motociclista	
8	Samuel Lopez	1078866229	X			3178838284	Motociclista	Samuel Lopez
9	Jaider S.	1007578640				317	Motociclista	
10	Carlos Estrada	CE 745204	X				Motociclista	Carlos Estrada
11	Mayeli Fabra M.	1032176376		X		3114241796	Motociclista	
12	Juan Mendoza	1038103941	X				Motorizado	
13	Elmer Cueto	1038 115079	X			3174544137	Motociclista	Elmer
14	Fernando R.	15203412	X				motociclista	Fernando R.
15	Vanessa Garcia Suarez	1003251485		X		3045218442	Motociclista	Vanessa G.
16	Walter martinez	1007298899	X			3148892650	motociclista	Walter
17	Lib de Hoyos	1067287628		X		3136256340	Motociclista	Lib.
18	Daniel Posada	1038103755	X			3018233459	conductor	Daniel Posada
19	Miguel Alzamedo	1064980771	X			3117066173	motociclista	Miguel A.
20	Juan carlos Tejada Velasquez	1038129780	X			3225798465	motociclista	

OBSERVACIONES: _____

ALCALDÍA DE
LA APARTADA

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO Y GESTION EN LA ELABORACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA – CORDOBA

FECHA: LUGAR:

ITEM	NOMBRE	CEDULA	GENERO			TELEFONO	ACTOR VIAL	FIRMA
			M	F	O			
1	Juan Pablo Benavides Sanchez		X			3005685727	Motocicleta	
2	Wilson Zuluaga	1007673[illegible]	X			3187042639	MOTO	
3	Luis A. Velez	15679827	X			3102129820	Moto	
4	Berly Corrales Ayala	1003359315		X		3114372344	moto	
5	Hernan Gonzalez							
6	Herley Quintero	1020061660				321 638 2707	moto	
7	Paola Andrea Pinto	1017294569		X		3209072540	moto	
8	Diana Perez	25.996484				3148383815	Moto	
9	Yolima M R	35123224		X		3126627904	moto	
10	Jaider Mercado	1066574582				3148506699	moto	
11	JONATHAN MORALES	1064982496	X			3175873872	MOTO	
12	Anne Julieth Montes Pareja	1003298896		X		3232895801	moto	
13	Maria Pareja	50911633		X		3105792480	moto	
14	Isabela herrera Diaz	1038113635		X		3107299641	moto	
15	Salvador Herrera	8056887				3136920[illegible]	Moto	
16	Jesus Quinones G	76342720	X			3128351136	moto	
17								
18								
19								
20								

OBSERVACIONES: _____

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO

C.C. N° 7.174.155

La suma de **OCHO MILLONES DE PESOS MTCE ($ 8.000.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO PROFESIONAL EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO
C.C. N° 7.174.155

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO CC. 7.174.155

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO identificada con CC.7.174.155, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como **Apoyo Profesional** cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **ACHO MILLONES DE PESOS ($8.000.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

FTV107

LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO
CC. 7.174.155

Luis Eduardo Rodríguez C.
46 años
Dg 16 # 24B – 40
Sincelejo - Sucre
Tel: 3004531331
Mail: ing.tv.rodriguez@gmail.com

Ingeniero de Vías y Transportes
Especialista en Gerencia de Proyectos



PRESENTACIÓN

Mi nombre es Luis Eduardo Rodríguez Castro, Ingeniero en vías y Transportes, Especialista en Gerencia de Proyectos con más de veinte años de experiencia profesional y una comprensión de la realidad social, económica y política del entorno laboral, con gran sentido de la ética y de la responsabilidad para trabajar por una mejor calidad de vida de la sociedad.

Afronto el trabajo como un proyecto multidisciplinario, entendiendo las relaciones con otras áreas, en particular con la geotecnia, la hidráulica, el medio ambiente, las estructuras, los sistemas de información geográfica y la construcción vial y su infraestructura En general, mi experiencia profesional me dicta que existe un gran número de posibles soluciones técnicas para una misma situación, para lo cual con el tiempo he aprendido a conocer la forma de descartar las menos adecuadas y estudiar las más factibles, ahorrando así tiempo y dinero. Igualmente elegir las posibles formas de ejecución de la solución adoptada a los materiales y equipos disponible en el área de influencia de los proyectos.

Y finalmente los conocimientos necesarios para evaluar los posibles problemas que se puedan presentar en la obra y adoptar la decisión correcta, considerando, entre otros, aspectos de carácter social y medio ambiental. Por esta razón presento a ustedes mi Hoja de Vida, esperando ser de gran ayuda y apoyo en el proyecto de su empresa

ESTUDIOS

2002 *Tunja – Boyacá*	**Ingeniero de Vías y Transportes** Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia
2012 *Sincelejo - Sucre*	**Especialista en Gerencia de Proyectos** Universidad de Sucre
2006	**Gerencia de Proyectos - diciembre de 2006**
2006	**ISO – 9000 Fundamentos del SGC**
2012 *Sincelejo - Sucre*	**Microsoft Project – Aplicado a Programación de Obras** Universidad o institución
2021 *Sincelejo - Sucre*	**ISO 39001:2014, Auditor Interno en SG-Seguridad Vial** ICONTEC
Idiomas:	**Español:** Natal **Ingles:** Medio

Luis Eduardo Rodríguez C.
46 años
Dg 16 # 24B – 40
Sincelejo - Sucre
Tel: 3004531331
Mail: ing.tv.rodriguez@gmail.com

Ingeniero de Vías y Transportes
Especialista en Gerencia de Proyectos



EXPERIENCIA LABORAL

Programas manejados: Manejo de software de Programación y Seguimiento de Obra (Projet), Manejos Ofimáticos (Word, Excel avanzado, etc), Software de Diseño Geométrico, Transportes, Pavimento y Estructuras

Julio 2001 – abril 2002
Sogamoso (Boy)

Instituto de Tránsito Municipal
Sector Transporte
Asesor en Tránsito y Transporte

Tareas realizadas: Planeamiento, diseño y ejecución de Plan de Ciclo ruta para la ciudad de Sogamoso – Boyacá.

Enero 2003 - Julio 2015
Sincelejo (Suc)

CONASESORIA LTDA
Sector Transporte
Ingeniero de Proyectos

Tareas realizadas:
- Asesoría a empresas de transporte intermunicipal - (COINTUR) Arboletes Antioquia
- Estructura de costo para transporte Intermunicipal de pasajeros (SOTRACOR) Montería - Córdoba.
- Estudio de Origen y Destino de Pasajeros de Transporte Intermunicipal Nacional. San Marcos - Sucre.
- Asesoría en Proceso de Licitación (SOTRACOR) Montería - Córdoba.
- Plan Local de Seguridad Vial – San Marcos Sucre – Director de Consultoría

Sept. 2003 - Oct. 2003
Galeras (Suc)

COOTRAGAL
Sector Transporte
Director de Consultoría

Tareas realizadas:
Realización de análisis, formulación y ejecución del estudio de Transporte Individual de Pasajeros en el municipio de Galeras - Sucre

Oct. 2003 - Nov. 2003
Montería (Cor)

SOTRACOR
Sector Transporte
Director de Consultoría

Tareas realizadas:
Realización de análisis Financiero de la operación de la empresa Sotracor Ltda y la formulación de estrategias

Luis Eduardo Rodríguez C.
46 años
Dg 16 # 24B – 40
Sincelejo - Sucre
Tel: 3004531331
Email: ing.tv.rodriguez@gmail.com

Ingeniero de Vías y Transportes
Especialista en Gerencia de Proyectos



Enero 2004 – Actualmente
Sincelejo (Suc)

Ática Ltda.
Sector Transporte e Infraestructura
Representante Legal – Director de Proyectos

Tareas realizadas:
Planeación, dirección y ejecución de contratos con entidades públicas y privada, desde su concepción, licitación, legalización, ejecución y liquidación.
- Planeamiento Operativo del Transporte Urbano en Sincelejo
- Señalización vial en el municipio de Sincelejo – Sucre
- Optimización Acueducto Municipal etapa I y II - Toluviejo
- Diseño Estructural de Remodelación de edificio de oficinas - Sincelejo
- Diseño de Urbanización Altos de la Narcisa - Sincelejo
- Dirección de obras y Diseño de Puentes
- Asesoría para Creación de Organismo Municipal de Tránsito y Transporte. San Marcos - Sucre
- Estudio de ajuste de la estructura tarifaria del TPCU e I municipio de Sincelejo
- Plan Local de Seguridad Vial Coloso - Sucre

Marzo 2003 - agosto 2003
Tunja (Boy)

KASTOR LTDA
Sector Infraestructura
Ingeniero Residente de obras

Tareas realizadas:
Construcción de Escuela en el municipio de el Cocuy – Boy. Con la supervisión de estudios, diseños y construcción de obras viales y de estructuras, con el seguimiento y elaboración de presupuestos y planes de ejecución de obras, elaboración y suscripción de actas de avances, ejecución y control de ensayos de materiales en cumplimiento con normatividad INVIAS, control topográfico de obras, etc.

Diciembre 2003 - Diciembre 2008
Tunja (Boy)

IMC de la Costa
Sector Redes Gasoductos
Supervisor de campo

Tareas realizadas:
Supervisión del Mantenimiento del gasoducto de oleoducto, poliductos y gasoductos, con la localización con planos y GPS e inspecciones preliminares en campo de los puntos críticos, coordinación de obras de operación y mantenimiento de las redes asignadas a la empresa, con la contratación de personal, equipos y maquinaria necesaria para la ejecución de obras y la supervisión en campo.

Luis Eduardo Rodríguez C.
46 años
Dg 16 # 24B – 40
Sincelejo - Sucre
Tel: 3004531331
ail: ing.tv.rodriguez@gmail.com

Ingeniero de Vías y Transportes
Especialista en Gerencia de Proyectos



Marzo 2007 - Septiembre 2008
Tunja (Boy)

Consorcio Puerto Oasis
Sector Infraestructura
Ingeniero Residente de obras

Tareas realizadas:
Mejoramiento vía, Sector P. Genaro – Viracacha. Con la supervisión de estudios, diseños y construcción de obras, seguimiento y elaboración de presupuestos y planes de ejecución de obras, elaboración y suscripción de actas de avances, ejecución y control de ensayos de materiales en cumplimiento con normatividad INVIAS, control topográfico de obras, etc.

Noviembre 2007 - Junio 2008
Sincelejo (Suc)

Movilidad Sostenible Ltda.
Sector Transporte e Infraestructura
Ingeniero de Estudios

Tareas realizadas:
Plan de Movilidad De Sincelejo, en la etapa de estudios y diseños. Con la ejecución de caracterización de la malla vial, caracterización del tránsito y sistema de regulación de tránsito, estudios, aforos y encuestas de oferta, demanda, preferencias de movilidad del municipio, así como el diagnostico del sistema actual de transporte, en busca de mejorar eficientemente el sistema de transporte público urbano de esta ciudad

Enero 2007 - Diciembre 2008
Tunja (Boy)

Gesproding Ltda.
Sector Infraestructura
Director de obras

Tareas realizadas:
La dirección del Área de Construcción, Mantenimiento e Interventoría de Vías Terrestres, en el departamento de Boyacá. Con la supervisión de estudios, diseños y construcción de obras viales y de estructuras, con el seguimiento y elaboración de presupuestos y planes de ejecución de obras, elaboración y suscripción de actas de avances, ejecución y control de ensayos de materiales en cumplimiento con normatividad INVIAS, control topográfico de obras, etc.

Enero 2009 - enero 2011
Maicao (Gua)

Ingtoparq Ltda.
Sector Infraestructura
Ingeniero de Vías y Puentes

Tareas realizadas:
Supervisión y ejecución de los estudios y diseños de vias y estructuras hidráulicas (Box Culvert y Puentes de hasta 35 mt) en los departamentos de Cesar y Guajira, así como la supervisión en la construcción de estas, con el seguimiento y elaboración de presupuestos y planes de ejecución de obras, elaboración y suscripción de actas de avances con la interventoría, ejecución y control de ensayos de materiales en cumplimiento con normatividad INVIAS, control topográfico de obras, etc.

Luis Eduardo Rodríguez C.
46 años
Dg 16 # 24B – 40
Sincelejo - Sucre
Tel: 3004531331
ail: ing.tv.rodriguez@gmail.com

Ingeniero de Vías y Transportes
Especialista en Gerencia de Proyectos



Enero 2011 – Mayo 2012
Corozal (Suc)

Autopista de la Sabana SAS
Sector Infraestructura
Ingeniero Residente de Obras

Tareas realizadas:
Residencia Técnica del proyecto de Concesión Vial Córdoba – Sucre a cargo de la Concesionario Autopista de la Sabana SAS., en los tramos en doble calzada, Sincelejo - Corozal, Sincelejo - Toluviejo, Sincelejo - Sampués y el Mejoramiento del tramo Puerta de Hierro - Cruz del viso. Encargado de la revisión de diseños, programación y presupuesto y seguimiento de las obras ejecutadas. Conciliación de actas de obras. Apoyo a las áreas predial, ambiental y social desde los temas técnicos, etc.

Enero 2013 - febrero 2015
Montería (Cor)

Consorcio Constructor Américas - CCA
Sector Infraestructura
Coordinador de Programación y Presupuesto de Obras

Tareas realizadas:
Coordinación de Tramos y programación de obras y presupuesto del proyecto de Concesión Vial Transversal de las Américas a cargo de la Concesionario Vías de las Américas, en el Consorcio Constructor. Con la coordinación de estudios y diseños del Tramo Santa Lucia - San Pelayo, Coordinación de diseños, presupuesto y programación de las Obras de Infraestructura Vial y Coordinador de la programación y presupuesto de los tramos y obras del proyecto Transversal de las Américas, etc.

Diciembre 2015 - Enero 2024
Montería (Cor)

Consorcio CR Concesiones
Sector Infraestructura
Ingeniero Residente Técnico - Operativo

Tareas realizadas:
Residencia de la Interventoria de las obras del proyecto de Concesión Vial Conexión Antioquia - Bolívar a cargo de la Concesionario Ruta al Mar SAS.
A cargo de la coordinación de los procesos y seguimiento de cumplimientos contractuales del Concesionario en las áreas técnica y de operaciones. Conocimiento de documentos contractuales, Revisión y aprobación de estudios y diseños, chequeo, control y verificación de las obras realizadas, seguimiento al plan de obras, elaboración de informes mensuales para la ANI, Supervisión y control de los programas de mantenimiento y operación del Concesionario, Supervisar medición de Indicadores y Niveles de Servicio mensuales y semestrales, Seguimiento de equipos y bases operativas, Supervisión de operación y aforos en estaciones de Peaje y Pesaje, gestión del convenio con la DITRA, coordinar y gestionar el SICC de cumplimiento de indicadores de pavimento, elaboración y actualización de documentos del SIG y apoyo en las auditorías internas y del cliente ANI, etc.,.

Luis Eduardo Rodríguez C.
46 años
Dg 16 # 24B – 40
Sincelejo - Sucre
Tel: 3004531331
mail: ing.tv.rodriguez@gmail.com

Ingeniero de Vías y Transportes
Especialista en Gerencia de Proyectos



HABILIDADES

Gran capacidad de liderazgo, trabajo en equipo, con una actitud innovadora y espíritu de investigación en las áreas de formulación, planeación, organización, dirección, diseño, operación, construcción, control y evaluación de las obras de infraestructura vial y de transportes.

Puedo entender, investigar, analizar y resolver problemas en mi campo de acción mostrando gran habilidad en diseño y cálculo ajustado a las especificaciones técnicas colombianas y algunas internacionales.

Capacitado para elaborar desde el mismo manejo de procesos licitatorios, pasando por los presupuestos de obra, programas de ejecución y control de inversiones aplicando técnicas adecuadas para cada proyecto efectuando diagnósticos, análisis y soluciones a problemas desde el punto de vista técnico, social, económico y financiero.

Máximo compromiso profesional - Habilidades comunicativas - Actitud responsable y resolutiva

CONOCIMIENTOS BASICOS

- Manejo y resolución de problemas de Personal tanto de la comunidad, Autoridades y Obreros.
- Manejo de Licitaciones Públicas y Privadas, incluyendo su reglamentación.
- Diseño Geométrico vial, así como cálculos y manipulaciones matemáticas aplicables en problemas de ingeniería.
- Manejo de software de Programación y Seguimiento de Obra (Project), Manejos Ofimáticos (Word, Excel avanzado, etc.), Software de Diseño Geométrico, Transportes, Pavimento y Estructuras
- Conocimiento de los materiales que se utilizan en la ejecución de la obra (resistencia, peso, envejecimiento, etc.).
- Del comportamiento del terreno ante las solicitudes de las estructuras que se apoyen en él (capacidad portante, estabilidad ante dichas solicitaciones, etc.).
- Estabilización de Taludes y el manejo de sus emergencias.
- Urbanismo y de ordenación del territorio, que le permiten comprender las fuertes implicaciones territoriales y de ordenación poblacional que suponen las grandes obras de infraestructura.
- Diseño y planeación de manejo de tráfico en obra.
- Diseño de Señalización y seguridad vial.
- Procedimientos, técnicas y maquinarias necesarios para la aplicación de los conocimientos anteriores.

Luis Eduardo Rodríguez C.
46 años
Dg 16 # 24B – 40
Sincelejo - Sucre
Tel: 3004531331
Email: Ing.tv.rodriguez@gmail.com

Ingeniero de Vías y Transportes
Especialista en Gerencia de Proyectos



REFERENCIAS PROFESIONALES

Álvaro José Esmeral
Director técnico
Autopista de la Sabana
Contracto: 3135453276

Luis Carlos Prieto
Ingeniero
Subgerente Kastor Ltda.
Contracto: 3172620482

Oscar Hernando Solorzano P.
Director de Interventoría
Consorcio CR Concesiones
Restrepo y Uribe
Contracto: 3204775971

Luis Eduardo Rodríguez Castro
Ing. En Vias Y Transportes
Esp. En Gerencia De Proyectos

CERTIFICADOS ESTUDIOS

La Universidad Pedagógica y Tecnológica
de Colombia

INGENIERO
EN TRANSPORTES Y VIAS
a
Luis Eduardo Rodriguez Castro

DIPLOMA

LA UNIVERSIDAD DE SUCRE

CONFIERE EL TITULO DE

ESPECIALISTA EN GERENCIA DE PROYECTOS

a

Luis Eduardo Rodriguez Castro

EN ATENCION A QUE CURSO Y APROBO LOS ESTUDIOS EXIGIDOS POR LAS NORMAS LEGALES Y REGLAMENTARIAS Y EN PRUEBA DE ELLO SE ENTREGA EL PRESENTE DIPLOMA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

GERENCIA DE OBRAS

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

ISO 9000 FUNDAMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTION DE LA CALIDAD

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

La Corporación Fondo de Prevención Vial y la
Sociedad Cordobesa de Ingenieros

Certifican que

LUIS RODRIGUEZ CASTRO

Participó en el Seminario:
"Diseño y tratamiento de zonas laterales y sistemas de contención vehicular para mejorar la seguridad vial".
realizado en la ciudad de Montería, el día 12 de Julio de 2013

Ing. Mauricio Pineda Rivera

Ing. Gabriel Cesar Valverde Espeleta

Certifica que:

Luis Eduardo Rodriguez Castro

asistió y aprobó el programa

FORMACIÓN DE AUDITORES INTERNOS EN SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL ISO 39001:2014

Se certifica de asistencia a

LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO

Quien participó en la socialización:

CERTIFICADO

BID

Luis Eduardo Rodriguez Castro



REPÚBLICA DE COLOMBIA

POLITÉCNICO DE COLOMBIA

MAT. COPLTAR 2532

LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO

Con Documento de Identidad No. 7174151

CURSO Y APROBÓ EL

DIPLOMADO EN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

MEDELLIN - 22 DE MARZO DE 2024

Con una intensidad horaria de ciento veinte (120) horas

Registrado en el Libro de Actas No 00004002

www.politecnicodecolombia.edu.co

La autenticidad de este documento puede ser verificada mediante la solicitud al correo electrónico institucional

Indicando el N° del libro de actas con el cual se registra el mismo



REPÚBLICA DE COLOMBIA

POLITÉCNICO SUPERIOR de Colombia

MAT. COPLTAR 0672

LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO

Con Documento de Identidad No. 7174151

CURSO Y APROBÓ EL

DIPLOMADO EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

MEDELLIN - 15 DE MARZO DE 2024 AL 12 DE ABRIL DE 2024

Con una intensidad horaria de ciento veinte (120) horas

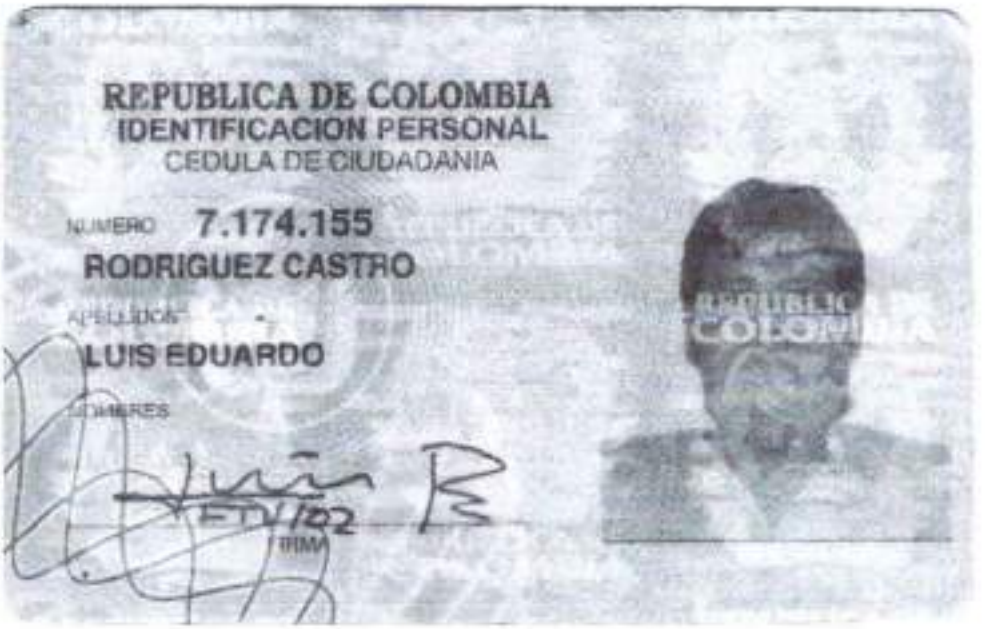
Registrado en el Libro de Actas No 00005041

INST. NOS 114 208-2

www.politecnicosuperior.edu.co

La autenticidad de este documento puede ser verificada mediante solicitud al correo electrónico institucional

indicando el N° del libro de actas con el cual se registra el mismo



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 7.174.155
RODRIGUEZ CASTRO

APELLIDOS

LUIS EDUARDO

NOMBRES

FTD 102
INDICE



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 07-AGO-1977
TALAIGUA NUEVO
(BOLIVAR)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.79 ESTATURA
O+ G.S. RH
M SEXO

06-JUN-1996 TUNJA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

A-2800100-00139004-M-0007174155-20081218 0008319699A 1 7530011235



LUIS EDUARDO RODRIGUEZ CASTRO
NOMBRES APELLIDOS

DOC. DE IDENTIDAD C.C. 7.174.155

TARJETA No. 0209-0627

MATRICULA PROFESIONAL No. 01102-0634 SEP/02

TITULO ING. EN TRANSPORTES Y VIAS

UNIVERSIDAD PEDAG. Y TECNO. COLOMBIA



ESTE DOCUMENTO ACREDITA A SU TITULAR PARA EJERCER LA PROFESION DE INGENIERO EN TRANSPORTES Y VIAS O DE ESPECIALISTA EN TRANSPORTES Y/O VIAS, DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL, EN CONCORDANCIA CON LAS LEYES: 33 DE 1968; 64 DE 1978 Y DECRETOS REGLAMENTARIOS.

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
COMPROBANTE DE PAGO

Bancoomeva

DATOS GENERALES DEL APORTANTE			
TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	7174155
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			LUIS RODRIGUEZ CASTRO
CIUDAD/MUNICIPIO:	SINCELEJO	DEPARTAMENTO:	SUCRE
DIRECCIÓN:	DIAGONAL 16 24B 40	TELÉFONO:	7830067
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Actividades reguladoras y
FORMA DE PRESENTACIÓN:	UNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA					
NÚMERO PLANILLA:	**4607778911**	TIPO DE PLANILLA:		I-INDEPENDIENTES	
PERIODO COTIZACIÓN	MES:	junio	PERIODO COTIZACIÓN	MES:	junio
OTROS SUBSISTEMAS	AÑO:	2025	SALUD:	AÑO:	2025
DÍAS DE MORA:	0				
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):	2025/06/30	NÚMERO AUTORIZACIÓN:		9992970326	

NOVEDADES																
ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP

LIQUIDACIÓN GENERAL				
			TOTALES	
			COTIZANTES	TOTAL PAGADO
PENSIÓN				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8002248088	230301	230301-PORVENIR	1	$ 320.000
		SUBTOTAL:	1	**$ 320.000**
SALUD				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
800130907	EPS002	EPS002-SALUD TOTAL EPS	1	$ 250.000
		SUBTOTAL:	1	**$ 250.000**
CAJA DE COMPENSACIÓN				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8910800051	CCF16	CCF16-COMFACOR	1	$ 40.000
		SUBTOTAL:	1	**$ 40.000**
RIESGOS PROFESIONALES				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8600111536	14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A.	1	$ 10.500
		SUBTOTAL:	1	**$ 10.500**

VALOR SIN MORA:	**$ 620.500**
VALOR MORA:	**$ 0**
TOTAL PAGADO:	**$ 620.500**

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

KATERIN VANESSA CORDERO ARRIETA

C.C. N° 1.140.825.502

La suma de **CINCO MILLONES DE PESOS MTCE ($ 5.000.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO CORDINADOR PROFEIOANL EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 días del mes de julio de 2025.

Katerin Cordero A.

KATERIN VANESSA CORDERO ARRIETA

C.C. N° . 1.140.825.502

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y LA KATERIN VANESSA CORDERO ARRIETA CC. 1.140.825.502

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, KATERIN VANESSA CORDERO ARRIETA identificada con CC.1.140.825.502, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como **Coordinador Profesional** cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **CINCO MILLONES DE PESOS ($5.000.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará asi: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

Katerin Cordero A.

KATERIN VANESSA CORDERO ARRIETA
CC. 1.140.825.502

SuAporte | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-06-30, 07:14:51 PM **Tipo Planilla:** I: PLANILLA INDEPENDIENTES **Número Planilla:** 78774438

Periodo Cotización: junio de 2025 **Periodo Servicio:** junio de 2025

PAGADO 30/06/2025

APORTANTE

	KARIKATIKATA MEZA CARMONA		
	CC1067888577	**Dirección**	Mz 7 Lote 15 Barrio Villa Ana II
esa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3225643573
	NATURAL	**Forma Presentación**	ÚNICO
	MONTERIA	**Departamento**	CORDOBA
e Legal		**Identificación**	
s	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

IEL APORTANTE

s del Afiliado			Novedades																				Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Datos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	IRL	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	Días TDP	Días TAP	Días VSP	Días AVP	Días VCT	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte Mineducación	Total
KATIKATIKATA MEZA C.	56	00																	0	0	0	0	0	COLPENSIONES	$ 2.500.000	$ 320.000	EPS SANITAS	$ 2.500.000	$ 250.000	0,522	$ 2.500.000	$ 46.800	CAJA DE COMPENSACION FAMILIAR CAJACOPI	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 716.800

S

IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Cajas	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Cajas	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Recaps/Multas, Licencias, Saldos a Favor) EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 2.500.000	$ 2.500.000	$ 0	$ 320.000	$ 250.000	$ 46.800	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 616.800	$ 0	$ 616.800

perativo, Líneas Expertos en PILA: Barranquilla: 385 24 44 - Bogotá: 485 4485 - Bucaramanga: 697 67 27 - Cali: 485 9444 - Cartagena: 693 77 27 - Pereira: 340 13 27 - Manizales: 892 80 27 - Medellín: 604 2727 - Desde otras ciudades: 018000 51 89 77.

Antes de imprimir, reconsidere si es necesario. Pensemos en medio ambiente.

Kateryn Vanessa Cordero Arrieta

Abogada Titulada e Investigadora Judicial
Calle 130 N°9G-141 Caribe Verde
Celular 317 8875098
korderoarrieta@gmail.com
Barranquilla - Atlántico



DATOS PERSONALES

Fecha de nacimiento:	Noviembre 17 de 1989
Lugar de Nacimiento:	Barranquilla (Atlántico)
Documento de Identificación:	CC. N° 1.140.825.502 de Barranquilla
Profesión:	Abogada Titulada e Investigadora Judicial
Tarjeta Profesional Abogada	N° 246.578 del C.S. de la J.
Tarjeta Profesional Inv. Judicial	N° 951034
Estado civil:	Casada
Edad:	35 años

PERFIL PROFESIONAL

Abogada titulada, experiencia en el área, ampliamente capacitada y abierta a cualquier preparación requerida. Con seis años de experiencia laboral y en litigio, que me brindan las capacidades para poder asesorar en necesidades presentadas en las empresas.

Facilidad de expresión oral y escrita, habilidades comerciales y comunicativas, disciplina, organización del tiempo y el trabajo, sensibilidad organizacional,

iniciativa, Pro actividad y con continuas expectativas de actualización, adquisición de conocimientos y amplio conocimientos en asesoria.

Capacitada por el SENA en Administración de Recursos Humanos, Administración y recuperación de la Cartera de Crédito, Atención al Cliente, conocedora de Derecho Laboral y Actualización en el Sistema de Seguridad Socia y tránsito.

Manejo de programas: Microsoft Office (Excel (Básico), Word (Excelente), Power Point (Excelente), Internet (Excelente), etc.

Soy una persona proactiva, entusiasta, honesta, perseverante, con capacidad para tomar decisiones y dispuesta a asumir responsabilidades.

Con disponibilidad para trabajar.

FORMACIÓN PROFESIONAL

Universitarios:	*UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO*
Titulo Obtenido:	*ABOGADA*
Graduada:	*26 de Junio de 2014*
Fecha Culminación y Ciudad:	*Diciembre 2012, Barranquilla*

Técnico profesional:	*FUNDACIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACION "FDI"*
Titulo Obtenido:	*Técnico Profesional Investigador Judicial*
Ciudad:	*Barranquilla, 2007*

Secundaria:	*COLEGIO COSMOPOLITANO DE COLOMBIA "COLCODECO"*
Titulo Obtenido:	*Bachiller Académico*
Ciudad:	*Barranquilla, 2005*

JUDICATURA

- *LUGAR: TRIBUNAL SÚPERIOR DE BOGOTÁ, D.C.*

  Sala de Familia y Salas mixtas de Penal Adolescentes.

  Auxiliar judicial Ad-Honorem

  JEFE INMEDIATA: Dra. Gloria Isabel Espinel Fajardo - Magistrada

  TEL: (1) 4233390 Ext.: 8573

  CEL: 3144307511

  DURACIÓN: 13 de Mayo 2013 a 12 de Agosto 2013.

RESPONSABILIDADES:

1. Realizar Proyectos de Fallo, con opinión crítica y certera, con respecto a los procesos allegados al Despacho.
2. Estar pendiente de las Estadísticas mensuales del Despacho, donde implemente la elaboración diaria por medio sistematizado.
3. Recibir y dar salida a procesos que habían sido contestados en el dia, para su respectivo estado o requerimiento de la Secretaria del Tribunal Superior de Bogotá, D.C.
4. Realizar Autos dándole tramite a los procesos.
5. Hacerle seguimiento a los procesos.

LOGROS:

1. Implementar un sistema de Estadística diario y ser aceptado por la Magistrada del Despacho con éxito y seguimiento para los demás judicantes.
2. Que la Magistrada haya aceptado los proyectos de Fallo que se me asignaron.
3. Mejoré la organización de los Libros internos del Despacho, con respecto a los ingresos y salidas de los procesos.

- ***LUGAR: ESTABLECIMIENTO CARCELARIO BARRANQUILLA JUSTICIA Y PAZ (INPEC)***

  Asistente Jurídico Ad-Honorem

  JEFE INMEDIATO: Dr. Eduardo Badillo Reyes

  TEL: (5) 3602326 Ext.: 106

  DURACIÓN: 13 de Agosto 2013 a 16 de Diciembre de 2013.

  RESPONSABILIDADES:

  1. Responder Oficios dirigidos al Establecimiento.
  2. Atender a los Fiscales, Abogados, Defensores del Pueblo y demás personal con respecto al área Jurídica.
  3. Asesorar Jurídicamente a los Internos del Establecimiento.
  4. Estar Pendiente del cumplimiento de los Tutelas interpuestas por los internos del establecimiento.
  5. Estar pendiente en la organización de los archivos del establecimiento.

  LOGROS:

  1. Reestructuré el sistema de archivo y reorganicé toda la información existente de tal manera que su búsqueda se vuelva más rápida y eficiente.
  2. Tramité con éxito la libertad de varios Internos del Establecimiento.
  3. Respondí de manera eficaz y rápida Oficios y Derechos de Peticiones allegados al Establecimiento.

- ***LUGAR: SECRETARIA DE TRANSPORTE Y TRANSITO DE PLANETA RICA – CÓRDOBA***

  Auxiliar Judicial Ad-Honorem

JEFE INMEDIATO: *Dr. Eduardo Sánchez Hoyos*

TEL: *3024328186*

DURACIÓN: *20 de Diciembre de 2013 a 20 de febrero de 2014.*

RESPONSABILIDADES:

1. Responder Oficios.
2. Atender y asesorar a todo personal interesado en información de procesos en la institución.
3. Asesorar Jurídicamente a los infractores de comparendos.
4. Responder derechos de peticiones, tutelas o cualquier PQR dirigidos al tránsito.
5. Estar pendiente en la organización de los archivos.

LOGROS:

1. Responder de manera exitosa las solicitudes de los usuarios, quedando estos satisfechos.
2. Respondi de manera eficaz y rápida Oficios y Derechos de Peticiones allegados.
3. Asesoré a los usuarios quedando satisfechos en sus procesos.

PRACTICAS CONSULTORIO JURIDICO

- ***LUGAR: FISCALIA GENERAL DE LA NACIÓN***

  Unidad de Justicia y Paz de Barranquilla (Fiscalía 12)

  JEFE INMEDIATO: Dr. Eduardo Buelvas Torres y Dra. Margelis Rodriguez, Fiscal Asistente de Despacho.

  TEL: (5) 3410102

  DURACIÓN: 3 Semestres (Año y Medio). (2011-02), (2012-01) y (2012-02)

RESPONSABILIDADES:

1. Atención a Victimas del conflicto armado en Colombia.
2. Encargada del Archivo de los documento que iban a ser dirigidos al Despacho de la Fiscalía 12.
3. Responder Oficios y Solicitudes.
4. Alimentar el sistema de la Fiscalía en la unidad de Justicia y Paz.
5. Asesorar a las Victimas en el proceso de indemnizaciones.

LOGROS

1. Organizar de manera eficaz los archivos del Despacho para mejor utilidad de los mismos.
2. Mejoré la atención a las Victimas, satisfaciendo las necesidades de cada uno de ellos.
3. Mejoré el ingreso a los usuarios al sistema.

EXPERIENCIA LABORAL

- ***LUGAR: SHADAY.COM Local 199 Fedecafé,***

  CARGO: ADMINISTRADORA DE LOCAL - VENTAS

  JEFE INMEDIATO: Ramsés Cárdenas

  TEL: 3007037279 - 3057457815

  Fechas: 15 de Junio 2006 a 30 de junio 2008.

RESPONSABILIDADES:

1. Encargada de la administración del local.
2. Encargadas de conservar la clientela y de las Ventas.

3. Encargada de realizar oficios y tramites antes el Ministerio de telecomunicaciones.
4. Consultar diariamente los faltantes del local.
5. Responder inconvenientes presentados en el local.

LOGROS:

1. Mejoré la Organización del Local.
2. Mejoré la eficiencia de respuestas para solucionar inconvenientes con los clientes.
3. Incremente la atención a los clientes del local.

- ***LUGAR: BUFETE DE ABOGADOS DR. JAIRO ALFONSO VERGEL ARÉVALO Y DR. EZEQUIEL FONTECHA SANDOVAL***

CARGO: *ASISTENTE JURÍDICO*

JEFE INMEDIATO: Dr. *Jairo Alfonso Vergel Arévalo y Dr. Ezequiel Fontecha Sandoval*

TEL: 3016747106

DURACIÓN:(1 año y 3 meses) del 15 de Diciembre de 2011 hasta el 15 de Marzo de 2013.

RESPONSABILIDADES:

2. Encargada de consulta de procesos en Centro de Servicios.
3. Funciones de Secretaria.
4. Encargada de realizar oficios a requerimiento de los Abogados.
5. Consultar diariamente los Juzgados donde los Abogados tenian procesos.
6. Responder escritos allegados a la Oficina.

LOGROS:

2. Mejoré la Organización en la Oficina.
3. Mejoré la eficiencia de respuestas de oficios en la Oficina.
4. Incremente la atención a los clientes de la oficina.

- ***LUGAR: GESTIÓN JURIDICA ABOGADOS ASESORES S.A.S.***

CARGO: ABOGADA TITULADA - LITIGANTE

JEFE INMEDIATO: Dr. Alberto Anaya Palacio

TEL: 3013623224

DURACIÓN: 1 Marzo de 2014 a 22 de Enero de 2016.

RESPONSABILIDADES:

1. Tramitar contestación de demandas, respuesta a derechos de petición, realizar tutelas y cobranza de carteras vencidas.

2. Brindar asesorías a los clientes que requieran servicios relacionados con situaciones legales, acompañándolos en el proceso y seguimiento a documentación legal.

3. Mantener organizados los archivos y documentos legales del área.

4. Dar respuesta a inquietudes de clientes enfocada en brindar un excelente servicio.

5. Manejar contratos y hacer seguimiento al cumplimiento de los mismos.

LOGROS:

1. Alcancé el fallo a favor en un 80% de los derechos de petición que tramitó obteniendo respuestas positivas.

2. Elaboré procesos judiciales demostrando y corroborando inconsistencias del Departamento de Transito de Barranquilla alcanzando resultados beneficiosos para sus clientes.

3. Mejoré los indices de Servicio al Cliente.

- ***LUGAR: CELUMANIA GL***

CARGO: ADMINISTRADORA DE LOCAL

JEFE INMEDIATO: Vicente Diaz Cárdenas

TEL: 3201665

Fechas: 26 de Junio 2016 a 26 de junio 2017.

RESPONSABILIDADES:

1. Encargada de la administración del local.
2. Encargadas de conservar la clientela y de las Ventas.
3. Encargada de realizar oficios y tramites antes el Ministerio de telecomunicaciones.
4. Consultar diariamente los faltantes del local.
5. Responder inconvenientes presentados en el local.

LOGROS:

1. Mejoré la Organización del Local.
2. Mejoré la eficiencia de respuestas para solucionar inconvenientes con los clientes.
3. Incremente la atención a los clientes del local.

- ***LUGAR: GRUPO RECORDAR SAS***

CARGO: EJECUTIVA DE NEGOCIOS CORPORATIVOS

EJECUTIVA DE AFILIACÓN

JEFE INMEDIATO: Dissy Mantilla Del Castillo

TEL: 3869090

Fechas: 23 de Agosto de 2017 a 01 mayo de 2021.

RESPONSABILIDADES:

1. Encargada de presentar a las nuevas empresas el portafolio de servicios manteniendo un promedio mensual de visitas.
2. Visitar a las empresas asignadas, mantener su personal y asesorar cualquier duda presentada de igual manera tenerlos informados de los beneficios en vida que pueden obtener, como realizar charlas y demás.
3. Realizar seguimiento requeridos por la empresa así como charlas constantes para tenerlos informados.

LOGROS:

1. Mejorar las relaciones con muchas empresas.
2. Solucionar los conflictos presentados con empresas asociadas que se encontraban inconformes.
3. Incremente la atención a los clientes, para que no se quedaran sin asesorías del producto.

DIPLOMADOS, SEMINARIOS Y CURSOS

- ***DIPLOMADO***

✓ ***NUEVO SISTEMA PENAL ACUSATORIO LEY 906 DE 2004***

Fundación Para el Desarrollo de la Investigación FDI, Barranquilla, 2007

✓ ***DERECHO LABORAL***

Politécnico de Colombia, Medellín (Antioquia), 2016

- ***CURSOS***

✓ ***ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL EN COLOMBIA***

Intensidad: 60 horas

BOGOTÁ, D.C. EL SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE "SENA"

Centro de Tecnologías para la construcción y la Madera, Regional Distrito Capital

Bogotá, D.C. Mayo, 2014

✓ ***CURSO INTENSIVO DE INGLÉS***

Intensidad: 150 horas

Barranquilla 2011, UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO

Facultad de Lenguas Extranjeras,

Programa de Cursos Libres

✓ ***ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS HUMANOS***

Intensidad: 40 horas

ARMENIA QUINDIO, EL SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE "SENA"

Centro Agroindustrial,

Regional Quindío, Abril 2014

✓ ***ADMINISTRACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA CARTERA DE CRÉDITOS***

Intensidad: 80 horas

VILLAVICENCIO META, EL SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE "SENA"

Centro de Industrias y Servicios del Meta, Regional Meta, Abril 2014

- ***SEMINARIOS Y CONGRESOS***

✓ ***SEMINARIO ACTUALIZACIÓN EN SISTEMA DE INTEGRADOS DE GESTIÓN, SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.***

Corporación Internacional Lideres ONG CIL, Noviembre 28

2015

✓ ***SEMINARIO ESPECIALIZADO PRESENCIAL ÁREA PENAL (SEP)***

Universidad del Atlántico, Acta N°7955, Mayo 20 de 2014, (1 Mes)

2014

✓ ***SEMINARIO ESPECIALIZADO PRESENCIAL ÁREA LABORAL Y SEGURIDAD SOCIAL (SEP)***

Universidad del Atlántico, Acta N°7961, Junio 6 de 2014,

2014

✓ ***SEMINARIO ESPECIALIZADO PRESENCIAL ÁREA CIVIL I (SEP)***

Universidad del Atlántico, Acta N°7925, Noviembre 15 de 2013

✓ ***SEMINARIO ESPECIALIZADO PRESENCIAL ÁREA CIVIL II (SEP)***

Universidad del Atlántico, Acta N°7926, Noviembre 22 de 2013

2013

✓ ***PREPARATORIO ÁREA DE POLÍTICO***

Universidad del Atlántico, Acta N°7960, Junio 4 de 2014

2014

✓ ***NARCOTRAFICO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.***

Armada Nacional de Colombia, Guardacostas del Caribe

Fundación Para el Desarrollo de la Investigación, 2006

✓ ***LA VALORACION PROBATORIA EN EL NUEVO SISTEMA PENAL ACUSATORIO.***

Universidad Autónoma Del Caribe

Fundación Para el Desarrollo de la Investigación, Noviembre 24 de 2007.

✓ ***IX CONGRESO NACIONAL DE FILOSOFIA DEL DERECHO Y FILOSOFIA SOCIAL: NATURALEZA, DERECHO Y DEMOCRACIA***

Universidad del Atlántico, Teatro de Bellas Artes

2010, Septiembre 15, 16 y 17

✓ ***VI CONGRESO DE PSICOLOGIA JURIDICA Y FORENSES: "LA VIOLENCIA EN EL MUNDO CONTEMPORANEO"***

Fiscalia General de la Nación y Otros Invitados.

Combarranquilla, Sede Boston, Noviembre 2 y 3 de 2010

✓ ***VIII CONGRESO DE PSICOLOGIA JURIDICA Y FORENSES DEL CARIBE:"VICTIMAS, DERECHOS Y RESPONSABILIDAD SOCIAL"***

Fiscalia General de la Nación y Otros Invitados.

Combarranquilla, Sede Boston

2012, Octubre 30 y 31

✓ ***USO Y MANEJO SEGURO DE ARMAS DE FUEGO***

Escuela de Capacitación en Seguridad Privada Ranger SWAT

Club de Caza y Tiro, Puerto Colombia (Atlántico)

2012, Diciembre 2

REFERENCIAS FAMILIARES

Nombre:	***KELVYN CORDERO ARRIETA***
Ocupación:	*Preventista Vial*
Celular:	*300 8596104*
Ciudad:	*Montería, Córdoba*

Nombre:	***EDGAR PIRELA ROSALES***
Ocupación:	*Topógrafo*
Celular:	*3003765137*
Ciudad:	*Barranquilla, Atlántico*

REFERENCIAS PERSONALES

Nombre:	***MÓNICA TRESPALACIOS T.***
Ocupación:	*Abogada*
Celular:	*3008431695*
Ciudad:	*Barranquilla*

Nota: *Para todos los efectos legales, certifico que todas las respuestas e informaciones anotadas por mí, en la presente hoja de vida, son veraces. (C.S.T. art. 62 núm. 1°) Régimen Laboral Colombiano.*

Kateryn Cordero A.

Kateryn Vanessa Cordero Arrieta
CC. N° 1.140.825.502 de Barranquilla
T.P. N°246.378 del C.S. de la J.





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **17-NOV-1989**

BARRANQUILLA
(ATLANTICO)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.60 **O+** **F**

ESTATURA G.S. RH SEXO

20-NOV-2007 BARRANQUILLA

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

P-0300150-00090525-F-1140825502-20061008 **00040**99167A 1 24697581



REPUBLICA DE COLOMBIA

RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO

NOMBRES:
KATERYN VANESSA

APELLIDOS:
CORDERO ARRIETA
Kateryn Cordero A.

PRESIDENTE CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
FRANCISCO JAVIER RICAURTE GOMEZ

UNIVERSIDAD
DEL ATLANTICO

FECHA DE GRADO
26 jun 2014

CONSEJO SECCIONAL
ATLANTICO

CEDULA
1.140.825.502

FECHA DE EXPEDICION
25 ago 2014

TARJETA N°
246578



REPUBLICA DE COLOMBIA

FUNDACION EDUCATIVA PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

No 961934

TARJETA PROFESIONAL
TECNICO INVESTIGADOR JUDICIAL

CORDERO ARRIETA

KATERYN VANESSA

C.C. 1.140.825.502

Kateryn Cordero A.
Hoja de Vida

República de Colombia
Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
Sala Administrativa
Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia

La Directora del Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia en uso de sus atribuciones legales.

CERTIFICA

Certificado No. 84662

Que de conformidad con la Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, le corresponde al Consejo Superior de la Judicatura, organismo adscrito al Poder Judicial de Colombia, ejercer la función jurisdiccional disciplinaria por infracciones al régimen disciplinario de los abogados en ejercicio de su profesión, al igual que regular, organizar y llevar el Registro Nacional de Abogados y expedir la correspondiente Tarjeta Profesional.

Que conforme a lo anterior, y una vez revisado los registros que contienen nuestra base de datos se constató que el (la) doctor(a) KATERYN VANESSA CORDERO ARRIETA, identificado con la cedula de ciudadanía No. 1140825502, se encuentra inscrito como abogado en esta Unidad y es portador de la Tarjeta Profesional de abogado No. 246578 expedida el 25 de Agosto de 2014, documento que a la fecha se encuentra Vigente.

Se expide la presente certificación, a los 2 días del mes de Julio de 2015.

MERCEDES MARTINEZ DE MUÑOZ
Directora

Este certificado NO acredita la Tarjeta Profesional de Abogado y NO tiene relación alguna con el Certificado de Antecedentes Disciplinarios que expide la Secretaría Judicial de la Sala Jurisdiccional Disciplinaria del Consejo Superior de la Judicatura. Requiere verificar los datos (Secretaría Judicial de la Sala jurisdiccional documento, o el número de la Cédula o el de la Tarjeta Profesional) tal cual aparecen, sin omisiones, ni enmendar, este documento carece de validez. En el evento que se presenten inconsistencias en los datos aquí suministrados favor dirigirse a la Unidad de Registro Nacional de Abogados y para las presentes inconsistencias en Justicia.

La validez de este certificado puede ser consultada en la página de la Rama Judicial www.ramajudicial.gov.co en el link REGISTRO NACIONAL DE ABOGADOS.



REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL

LA UNIVERSIDAD DEL ATLÁNTICO

CONFIERE EL TÍTULO DE

ABOGADO

A

KATERYN VANESSA CORDERO ARRIETA

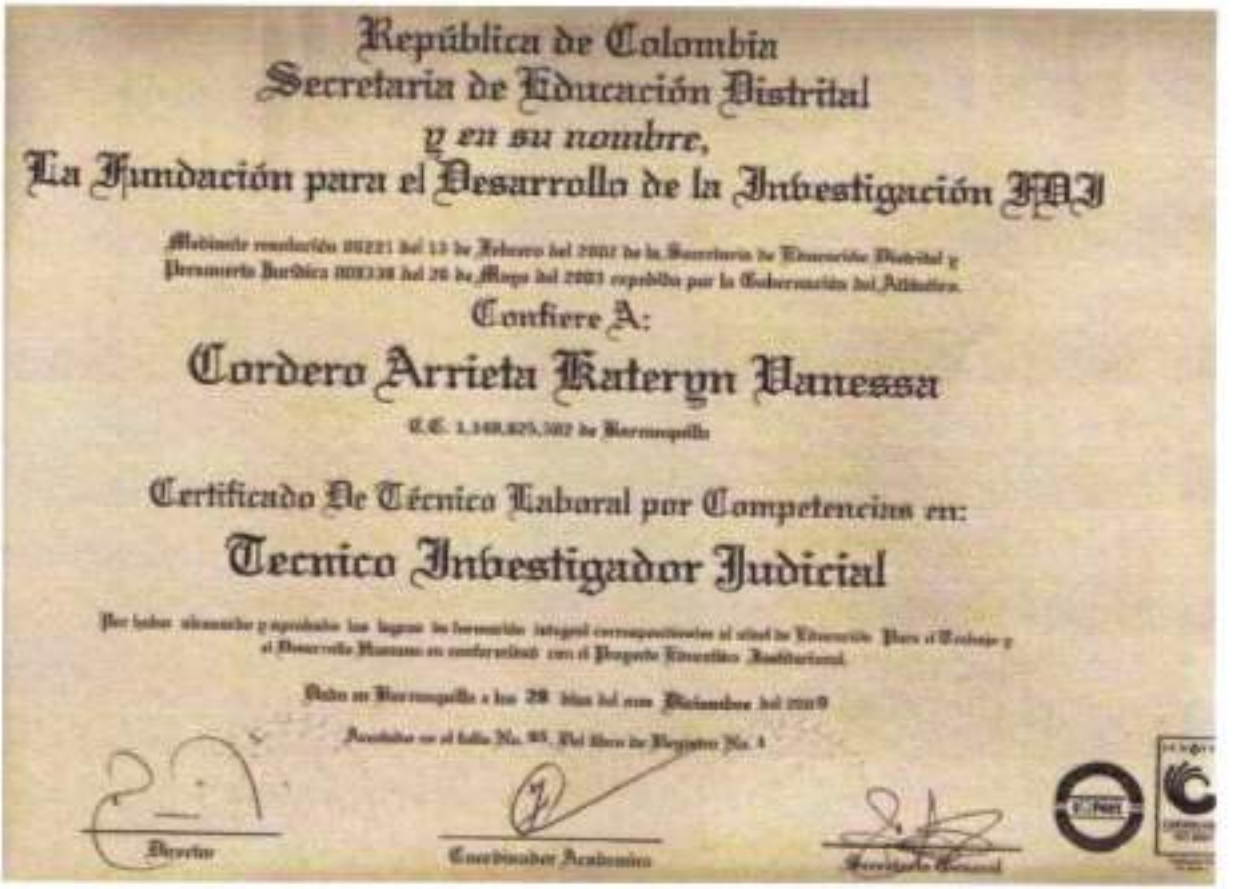
C.C. No. 1.140.823.502 EXPEDIDA EN BARRANQUILLA - ATLÁNTICO
QUIEN CUMPLIÓ SATISFACTORIAMENTE LOS REQUISITOS ACADÉMICOS EXIGIDOS.
EN TESTIMONIO DE ELLO OTORGA EL PRESENTE

DIPLOMA

EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA A LOS 20 DÍAS DEL MES DE Junio DE 2016

RECTORA DE LA UNIVERSIDAD
Folio No. 50 Registro No. 1473

0001870



República de Colombia
Secretaria de Educación Distrital
y en su nombre,
La Fundación para el Desarrollo de la Investigación FDI

Mediante resolución 00221 del 13 de Febrero del 2002 de la Secretaria de Educación Distrital y
Personería Jurídica 008138 del 26 de Mayo del 2003 expedida por la Gobernación del Atlántico.

Confiere A:

Cordero Arrieta Kateryn Vanessa

C.C. 1.140.825.502 de Barranquilla

Certificado De Técnico Laboral por Competencias en:

Tecnico Investigador Judicial

Por haber alcanzado y aprobado los logros de formación integral correspondientes al nivel de Educación Para el Trabajo y el Desarrollo Humano en conformidad con el Proyecto Educativo Institucional.

Dado en Barranquilla a los 28 días del mes Diciembre del 2009

Acordado en el folio No. 85 del libro de Registro No. 1

Director

Coordinador Academico

Secretario General

República de Colombia

La Fundación para el Desarrollo de la Investigación FDI

Certifica que:

Kateryn Vanesa Cordero Arrieta

C.C 1.140.825.502 de Barranquilla

Asistió al Diplomado Nacional Teórico-Practico en:

Sistema Penal Oral Acusatorio

Con una intensidad de 120 horas

Dado en Barranquilla, a los 18 días del mes de Enero de 2008

Director FDI

Coordinador Académico FDI

República de Colombia

El

Colegio "Cosmopolitano de Colombia"

De Barranquilla - Atlántico

Con Licencia de funcionamiento Res. 1508 del 9 de Octubre de 2000 expedida por la Secretaría de Educación Departamental del Atlántico

Confiere a:

Kateryn Vanessa Cordero Arrieta

Identificado(a) con T.I. No. 1001127-30387 de Barranquilla

El Título de

Bachiller Académico

Por razón de haber cursado y aprobado los estudios correspondientes al Nivel de Educación Media Académica, según los planes y programas vigentes

Registrado el Título Folio 015 del Libro de Registro Folio 001

Secretario(a) Rectora

REPUBLICA DE COLOMBIA
FUNDACION PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

CERTIFICA QUE:

CORDERO ARRIETA KATERYN

ASISTIO AL SEMINARIO

"LA VALORACION PROBATORIA EN EL NUEVO SISTEMA PENAL ACUSATORIO"

DADO EN BARRANQUILLA, A LOS 24 DIAS DEL MES DE NOVIEMBRE DE 2007

DIRECTOR

COORDINACION ACADEMICA



CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

KELVIN CORDERO ARRIETA

C.C. N° 72.278.683

La suma de **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS MTCE ($ 2.100.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO TECNICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

Kelvyn Cordero A.

KELVIN CORDERO ARRIETA
C.C. N° 72.278.683

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL KELVIN CORDERO ARRIETA RODRIGUEZ CASTRO CC. 72.278.683

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, KELVIN CORDERO ARRIETA identificada con CC.72.278.683, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Técnico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS ($2.100.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vinculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

LIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA

C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba

R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

Kelvyn CorderoA

KELVIN CORDERO ARRIETA

CC. 72.278.683

SuAporte | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-06-30, 08:38:10 AM **Tipo Planilla:** E PLANILLA INDEPENDIENTES **Numéro Planilla:** 78462474

Periodo Cotización: junio de 2025 **Periodo Servicio:** junio de 2025

PAGADO 30/06/2025

APORTANTE

	KELVYN DAVID CORDERO ARRIETA		
	CC72278683	**Dirección**	CL 58 #9 - 56
ese	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3006596104
	NATURAL	**Forma Presentación**	ÚNICO
	MONTERIA	**Departamento**	CORDOBA
e Legal		**Identificación**	
	1	**ARP**	ARL SURA

EL APORTANTE

s del Afiliado			Novedades																						Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Nombre y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante																							Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte Min Educación	Total
VID CORDERO	27	0																							23 03 - PIJAO SANI	$ 1.423.500	$ 227.800	23 SANITAS EPS SALUD	$ 1.423.500	$ 170.800	0.348	$ 1.423.500	$ 36.100	14 - CCF MEGALINK CCF	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 534.900

S

IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Cajas	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Cajas	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Incapacidades, Licencias, Saldos a Favor) EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 0	$ 227.800	$ 170.800	$ 36.100	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 534.900	$ 0	$ 534.900

pestivo, Línea Expertos en PILA: Barranquilla: 385 24 44 - Bogotá: 485 4485 - Bucaramanga: 697 87 27 - Cali: 485 9444 - Cartagena: 693 77 27 - Pereira: 340 13 27 - Manizales: 892 80 27 - Medellín: 604 2727 - Desde otras ciudades: 018000 51 89 77.

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Mantener el medio ambiente está en nuestras manos



KELVYN CORDERO ARRIETA

ADMINISTRADOR DE EMPRESAS
TECNICO EN SEGURIDAD VIAL
AUDITOR ISO 39001
INSTRUCTOR MINISTERIO DE TRANSPORTE

3008596104

kel.cordero@hotmail.es

Calle 58 N 9 – 56
Montería-Córdoba

Experiencia en gestión de personal, informes cualitativos y cuantitativos, documentación empresarial, herramientas sistemáticas. Administrador de empresas y técnico en seguridad vial. Auditor en Sistemas Integrados de Seguridad Vial, certificado en manejo de vehículos y defensa vial. Proactivo, honesto, perseverante, puntual, con habilidad para la toma de decisiones. Disponible para trabajar en cualquier lugar, propietario de vehículos de transporte público y representante de asociación de motociclistas sin ánimo de lucro. Contratista de la Secretaría de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena. Vinculado al programa "Estar presente" de la Policía Nacional DITRA y como Asesor, Consultor e Instructor para empresas como POSITIVA ARL, SURA ARL, COLMENA SEGUROS y AXA COLPATRIA en Córdoba y Sucre.

FORMACIÒN PROFESIONAL

Barranquilla 2005
Universidad del Atlantico
Administración de Empresas

Guadalajara de Buga, 2014
Técnico en Seguridad vial
Politécnico San Mateo de Buga

Guadalajara de Buga, 2015
Auditor interno ISO 39001
AUDITOR ISO 39001 – INTERNATIONAL CERTIFICATION & TRAINING

Montería 2017
COMPETENCIAS CIUDADANAS EN SEGURIDAD VIAL
Complementario SENA

Montelíbano 2014
PROMOTOR AMBIENTAL
Complementario SENA

San Pelayo 2013
PREVENCION EN FALLAS DE MOTOCICLETA
Complementario Sena

Ipiales Nariño 2024
Educación para el manejo del miedo en la Conducción – Amaxofobia
Asociación de profesionales de seguridad AS.PRO.SEG

Medellín 2011
Instructor de manejo Categorias A2 y B1
Complementario: Ministerio de transporte

Montería 2013
Seguridad Industrial
Diplomado Seguridad industrial CIL

Medellín 2019
Docencia universitaria coaching pedagógico
DOCENCIA UNIVERSITARIA CIL

Bogotá 2018
Plan estratégico de Seguridad Vial
Complementario SENA

Medellín 2021
Accidentología Vial
Complementario: CIL

Medellín 2021
INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Complementario: CIL

Perú 2025
Gestión de la Seguridad Vial, contratos y gestión de activos para concesiones viales
ASCI

EXPERIENCIA LABORAL

ENTIDAD: Secretaria Transito Planeta Rica
CARGO: Instrucción y Ejecución de Proyectos en Prevención Vial
FUNCIONES: Capacitación de todos los actores en movilidad
JEFE INMEDIATO: Eduardo Sánchez Hoyos
CELULAR: 3005189580
TIEMPO DE LABOR: Julio 2013 - Julio 2016 Planeta Rica - Córdoba

ENTIDAD: Policía Nacional Tránsito y Transporte
CARGO: Instructor - Capacitador
FUNCIONES: Compartir técnicas de manejo defensivo en motos
JEFE INMEDIATO: It. Michel Morelo, Coordinador Prevención Vial
CELULAR: 3205490791
TIEMPO DE LABOR: Julio de 2012 - Julio 2015 Montería Córdoba

ENTIDAD: Centro de Rehabilitación Integral y Laboral
CARGO: Instructor - Capacitador
FUNCIONES: Compartir técnicas de manejo defensivo en motocicletas y automóviles
JEFE INMEDIATO: Claudia Lara Sevilla
CELULAR: 3015060330
TIEMPO DE LABOR: Noviembre de 2012 – Diciembre 2018 Montería Córdoba

ENTIDAD: Ingenio Consultores SAS
CARGO: Asesor Seguridad Vial
FUNCIONES: Acompañar empresas en procesos vinculados al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
JEFE INMEDIATO: Liail Sánchez
CELULAR: 3002437080
TIEMPO DE LABOR: Enero 2014 - Actualidad Montería Córdoba

ENTIDAD: GEXMA SAS
CARGO: Asesor Seguridad Vial
FUNCIONES: Acompañar empresas en procesos vinculados al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
JEFE INMEDIATO: José Rodriguez
CELULAR: 3002778221
TIEMPO DE LABOR: Enero 2018 - Actualidad Montería- Córdoba

ENTIDAD: FUNTECOL
CARGO: Consultor Seguridad Vial
FUNCIONES: Diseñar Planes Locales de Seguridad Vial en Alcaldías Municipales, Montelíbano, San Antero, Pueblo Nuevo, Chimá, La Apartada (Cordoba)
JEFE INMEDIATO: Jose Acosta
CELULAR: 3105955288
TIEMPO DE LABOR: Enero 2018 - Actualidad Montería - Córdoba

REFERENCIAS:

Nombre: Nancy Arrieta Vidal
Ocupación: Asesora Jurídica INPEC Regional Norte
Teléfono: 3014405160
Ciudad: Barranquilla, Atlántico

Nombre: Michel Morelo
Ocupación: Jefe Prevención Vial Policía Nacional Tránsito y Transporte
Teléfono: 3205490791
Ciudad: Montería, Córdoba

Nombre: Alexandra Arteaga Andrade
Ocupación: Médica Especialista SST – Experto RCV
Telefono: 3013733045
Ciudad: Barranquilla, Atlántico

Kelvyn Cordero Arrieta

ANEXOS:





REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NÚMERO **72278683**

CORDERO ARRIETA
APELLIDOS

KELVYN DAVID
NOMBRES

Kelvyn Cordero A

FIRMA





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **22-SEP-1982**
BARRANQUILLA
(ATLANTICO)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.70	O+	M
ESTATURA	G.S. RH	SEXO

20-MAR-2001 BARRANQUILLA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
IVAN DUQUE ESCOBAR

P-0300100-22096633-M-0072278683-20011222 **03767** 01355C 01 106068421

ARL

sura

Certificado de logro

La República de Colombia, el Ministerio del Trabajo y ARL SURA hacen constar que:

Kelvyn David Cordero

Con Cédula de Ciudadanía 77.279.683

Cursó y aprobó:

CAPACITACIÓN VIRTUAL SGSST (50 HORAS)

Con intensidad de 50 horas.

En la ciudad de la referencia, la fecha el día 23 de junio de 2019 en Medellín.

Registro Centralizado de Empresas de Seguros de Riesgos Laborales Suratepresentes S.A. **RCD-1003**. Para validar este certificado, consulte en [illegible] con el número

ESCUELA VIAL DE CONDUCCION

OTORGA A

KELVYN DAVID CORDERO ARRIETA

CC 72.278.683

CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL

Instructor de Conducción Vehículos Categoría A2

CIUDAD Y FECHA DE EXPEDICIÓN

sura

ARL

La Positiva de Colombia, el Ministerio de Trabajo y ARL SURA

CERTIFICA QUE

KELVYN DAVID CORDERO ARRIETA

C72278683

HA FINALIZADO CORRECTAMENTE LA FORMACIÓN

ACTUALIZACIÓN VIRTUAL SGSST (20 HORAS)

HORAS CERTIFICADAS

20

En testimonio de lo anterior, se firma el presente a
29 de enero de 2023
Registro Certificado de Oferente de Seguros de Riesgos Laborales Suramericana S.A. RCO-0003.

HJPSLDAWJ8

INTERNATIONAL CERTIFICATION & TRAINING S.A.

CERTIFICADO DE APROBACIÓN

INTERNATIONAL CERTIFICATION AND TRAINING S.A.

CERTIFICA QUE:

KELVYN DAVID CORDERO ARRIETA
C.C. 72.278.683

APROBÓ EL CURSO DE FORMACIÓN DE AUDITORES INTERNOS ISO 19011:2011. CON ÉNFASIS EN LA NORMA ISO 39001:2012

DICTADO EN BUGA (VAL.) ENTRE EL 11 Y 15 DE MAYO DE 2015, CON UNA INTENSIDAD DE 40 HORAS

REGISTRO IC&T-ISO19011-150629-31

HERNÁN CÓRDOBA CÓRDOBA
INSTRUCTOR

MIGUEL ÁNGEL PÉREZ PORRAS
GERENTE

INTERNATIONAL CERTIFICATION & TRAINING S.A.

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO

C.C. N° 78.032.961

La suma de **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS MTCE ($ 2.100.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO TECNICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO
C.C. N° 78.032.961

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR OSCAR JAMET GALEANO RUBIO CC. 78.032.961

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, OSCAR JAMET GALEANO RUBIO identificada con CC.78.032.961, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Técnico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS ($2.100.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de CERETE.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

IANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

Oscar Galeano R

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO
CC. 78.032.961

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-07-02, 08:37:07 AM Tipo Planilla: I PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 1057851484

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 02/07/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	OSCAR JAMET GALEANO RUBIO		
Documento	CC78032961	**Dirección**	Bl villa hermosa. Cerete
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3118941781
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	CERETE	**Departamento**	CORDOBA
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante																	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte Men Ecaes	Total
78032961	OSCAR JAMET GALEANO RUBIO	0	0																1	30	30	0	LIBERTY - POSITIVA	$ 1.423.500	$ 227.800	(EPS040) MUTUAL SER EPS	$ 1.423.500	$ 170.000	1.044	$ 1.423.500	$ 14.900	(49.CCF) MINUTO DE DIOS	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 427.400

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Caja	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Cajas	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	(Incapacidades, Licencias, Salmo y Fuero) EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 0	$ 227.800	$ 170.000	$ 14.900	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 412.400	$ 0	$ 412.400

Líneas de Servicio FanoSIMPLE: Bogotá 601 4448634 - Cali: 602 5510577 - Medellín: 604 5146949 - Bucaramanga: 607 6439000 - Cartagena: 605 5945444 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3618853 - Resto del País: 018000 571 071 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Protegel el medio ambiente está en nuestras manos.

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO

B/ villa hermosa, Cereté- Córdoba
Tel: 311-8941781
E-mail: oscargaleano06@hotmail.com



ESTUDIOS

ADMINISTRADOR PUBLICO
Universidad de Cartagena

TÉCNICO EN TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL.
Corporación técnica del caribe

INSTRUCTOR EN TÉCNICAS Y NORMAS DE CONDUCCIÓN A2-C1
(CEA rutas de Risaralda)

FORMACIONES ADICIONALES

Seguridad Vial en América Latina y el Caribe **(BID)**
Diplomado en plan estratégico de seguridad vial **(POLITÉCNICO DE COLOMBIA)**
Competencia ciudadana en seguridad Vial **(SENA)**
Buenas prácticas de bioseguridad en sitios de trabajo **(ICONTEC)**
Asesoría para el uso de las tic en la formación **(SENA)**
Inducción a procesos pedagógicos **(SENA)**
Servicio al cliente **(SENA) Programas:**
Word, Excel, PowerPoint, Conocimiento
en PESV

EXPERIENCIA LABORAL

CONSORCIO T&T – EDESCO NIT: 900.999.360-9 Sector educación

Carrera 12 A # 78- 09 – PBX. 3107726 – Bogotá – Colombia. e-mail. info@tyt.edu.co

Cargo ocupado. Auditor en Campo

Tareas o logros realizados: realizar auditoría integral a
La información reportada en los sistemas de información deLos viceministerios de preescolar, básica y media, y Educación superior, por las instituciones, establecimientos ysecretarías de educación, para la vigencia 2016.

CEA VAMOS -NIT: 900480721-5

CARGO OCUPADO. Técnico profesional en seguridad vial e instructor entécnicas y normas de conducción
Tarea o logros realizados . Apoyo PESV, brindar capacitación teórico práctica, realizando evoluciones de desempeño y revisiones pre operacional que garanticen una movilidad segura.
Fecha de inicio 01 /09/2018
Fecha de terminación 30/11/2021

CONSORCIO RUTA MOTOCICLISTA - URBAVIAL NIT 900688293-9

CARGO OCUPADO. Instructor de seguridad vial
Tarea o logros realizados brindar el conocimiento teórico practico para mejorar habilidadesy destreza para motociclistas en zonas de intervención definidas por la ANSV
Fecha de inicio 05/12/2021 **Fecha de terminación** 12/11/2022

ARBELAEZ & ASOCIADOS SAS
NIT900.886.365-1

CARGO OCUPADO. Instructor de seguridad vial
Tarea o logros realizados Brindar capacitaciones teórico practico en manejo defensivo por medio de las ARL , evaluar a los conductores para ingreso y de manera periódica en técnicas y normas de conducción
Fecha de inicio 11/06/2022
Fecha de terminación hasta la fecha

URBAVIAL NIT 900688293-9

CARGO OCUPADO. Técnico Pedagógico

Tarea o logros realizados realizar actividades experienciales en seguridad vial para los diferentes actores viales, especialmente para motociclistas, en municipios dentro de las zonas definidas por la agencia nacional de seguridad vial (ansv), con el fin de fomentar la cultura ciudadana y el conocimiento en seguridad vial".
Fecha de inicio 27 de febrero de 2023
Fecha de terminación 05 de abril de 2023

UNION TEMPORAL SUEJE – INESUR NIT. 901.779.402-1

CARGO OCUPADO. INSTRUCTOR
Tarea o logros realizados brindar capacitaciones teórico practico, que ayudan a mejorar habilidades ydestreza a los motociclistas en zonas de intervención definidas por la ANSV
Fecha de inicio del contrato: 11 de marzo de 2024
Fecha de terminación: 31 de diciembre de 2024
Fecha de inicio del contrato: 15 de enero de 2025
Fecha de terminación: 31 de mayo de 2025

REFERENCIA PERSONAL

YESMITH PASTRANA ESCUDERO

Asistente administrativa

318-6365072

ALEXANDRA PETRO

Asistente administrativo

310-4722885

REFERENCIAS FAMILIARES

JORGE LUIS GALEANO RUBIO

admón. de empresas

322-8580969

CESAR GALEANO PETRO
Ingeniero industrial
304-3434967



Oscar Galeano Rubio
Oscargaleano06@hotmail.com
3118941781-310472288

LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL
y en su nombre

LA UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

CONFIERE EL TITULO DE

ADMINISTRADOR PÚBLICO

A

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO

C.C. No. [illegible] expedida en Cartagena

POR HABER CUMPLIDO LOS REQUISITOS ACADÉMICOS EXIGIDOS
Y EN TESTIMONIO DE ELLO LE OTORGA EL PRESENTE DIPLOMA

En el municipio de San Juan Nepomuceno, a 6 de abril de 2019

EL RECTOR

EL DECANO

EL SECRETARIO GENERAL

38428

Registrado al folio No. 561 del Libro de Registros No. 49

CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN TRANSPORTE Y VIAS DE COLOMBIA

CPITVC

CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN No 01718-12325 Julio/2018

Técnico en Tránsito, Transporte y Seguridad Vial



NOMBRE **ÓSCAR JAMET**

APELLIDOS **GALEANO RUBIO**

DOC IDENTIDAD **C.C. No. 78.032.961**

de CERETE

RESOLUCIÓN **457 JULIO 28/2018**

ESTABLECIMIENTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR

Corporación Técnica del Caribe

Este documento acredita a su titular para ejercer la profesión de Técnico o Tecnólogo en Transporte, Vías y/o Seguridad Vial dentro del territorio nacional, en concordancia con las leyes 33 de 1989 y 842 de 2003

Guillermo Villamarín Esteve
Presidente CPITVC

Manuel Arias Molano
Director Ejecutivo CPITVC

www.consejoprofesionalitvc.org

Para cualquier información comunicarse al correo

La movilidad es de todos | Mintransporte

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

CERTIFICACION DE INSTRUCTOR EN CONDUCCIÓN

(PLAN CONTINGENCIA 2019)



Certificado No. 55649

TIPO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD(*) C.C. NÚMERO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD 78032961

(*) C.C. = Cédula de Ciudadanía C.E. = Cédula de Extranjería T.I. = Tarjeta de Identidad

GALEANO	RUBIO
PRIMER APELLIDO	SEGUNDO APELLIDO
OSCAR JAMET	
NOMBRE(S)	

CATEGORIAS AUTORIZADAS							
A1	B1	C1	A2	B2	C2	B3	C3
	X	X					

CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA QUE REPORTA
CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA RUTAS DEL RISARALDA

FECHA EXPEDICIÓN			FECHA VENCIMIENTO		
DIA	MES	AÑO	DIA	MES	AÑO
28	4	2023	28	4	2028

NUMERO SOLICITUD RUNT
208964270

DIRECCIÓN TERRITORIAL
DIRECCION TERRITORIAL CORDOBA

ELIZABETH DEL SOCORRO CALUME BURGOS

NOMBRE Y FIRMA DEL DIRECTOR TERRITORIAL

NOMBRE DE QUIEN ELABORÓ: LUZ NEIDA ARGEL TORDECILLA
FECHA ELABORACIÓN: 25/04/2023

Certificado
Verificado

BID

Oscar Jamet Galeano Rubio

IDB16x: Seguridad Vial en America Latina y el Caribe: de la teoria a la accion

REPÚBLICA DE COLOMBIA

POLITÉCNICO
DE COLOMBIA

[illegible]

HACE CONSTAR QUE

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO

Con Documento de Identidad No 7693261

CURSÓ Y APROBÓ EL

DIPLOMADO EN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

MEDELLIN - 28 DE AGOSTO DE 2021 AL 01 DE OCTUBRE DE 2021

Con una intensidad horaria de ciento veinte (120) horas

Registrado en el Libro de Actas No 9020211001

POLITÉCNICO

[illegible]

www.politecnicodecolombia.edu.co

[illegible]

REPUBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace constar que

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO

Con Cédula de Ciudadanía No. [illegible]

Cursó y aprobó la actividad de Formación

COMPETENCIAS CIUDADANAS EN LA SEGURIDAD VIAL.

con una duración de 60 horas

En constancia de lo anterior se firma el presente en Montería a los [illegible] días del mes de [illegible] del año [illegible]

Firmado Digitalmente por
NURA JOSEFINA MIRANDA MENDOZA
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE
Autenticidad del Documento
CORDOBA - MONTERIA - COLOMBIA

NURA JOSEFINA MIRANDA MENDOZA
INSTRUCTORA
CENTRO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO DE CORDOBA
REGIONAL CORDOBA

9807739 - 14/06/2010
FECHA REGISTRO

[illegible]

LA CORPORACIÓN INTERNACIONAL LÍDERES LATINOAMÉRICA

NIT 830.086.471-6

Hace constar que:

OSCAR JAMET GALEANO RUBIO

Identificado(a) con C.C. 78.032.961

Cursó y aprobó los estudios correspondientes al:

CURSO EN
AUDITOR INTERNO DE SEGURIDAD VIAL ISO 39001-2014

Con una intensidad horaria de cuarenta (40) horas

Fecha de inicio: 15/05/2025 **Fecha de terminación:** 24/05/2025

Se expide en la ciudad de Medellin - Colombia a los (24) días del mes de mayo del año 2025
En cumplimiento del decreto 1075 del 26 de mayo del 2015 Art 2.6.6.8. Educación Informal - Ministerio de Educación Nacional

ALIDAR
ITIFICADO

RICARDO SANMIGUEL GARCÍA
Subdirector
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

LUIS CARLOS PRADA PRADA
Director
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ

C.C. N° 12.562.068

La suma de **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS MTCE ($ 2.100.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO TECNICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ
C.C. N° 12.562.068

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ CC. 12.562.068

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ identificada con CC.12.562.068, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Técnico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS ($2.100.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vinculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ
CC. 12.562.068

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-06-30, 09:55:09 AM Tipo Planilla: I. PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 1058742368

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 30/06/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ		
Documento	CC12562068	**Dirección**	Calle 13ª No. 33-32
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3116643579
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	MONTERIA	**Departamento**	CORDOBA
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																		Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	IGE	IRL	Ing/Ret	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	Cor	VST	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	Días APO	Días IRP	Días ADP	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte MinEducación	Total
12562068	LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ	56	00																		30	30	30	(230301) CELSIA/EPSI	$ 1.423.500	$ 227.500	(EPS037) SURA EPS	$ 1.423.500	$ 170.820	0.522	$ 1.423.500	$ 14.000	55 - CCF MISELEM 333	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 426.820

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Caja	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Caja	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Incapacidades, Licencias, Subsidios a Favor EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 0	$ 227.500	$ 170.820	$ 14.000	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 426.820	$ 0	$ 426.820

Líneas de Servicio PagoSIMPLE: Bogotá 601 4446634 - Cali: 602 5580577 - Medellín: 604 5146660 - Bucaramanga: 607 6438000 - Cartagena: 605 6365444 - Pereira: 606 3402562 - Barranquilla: 605 3618850 - Resto del País: 018000 971 971 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Proteger el medio ambiente está en nuestras manos.



LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ
C.C. No. 12.562.068 de Santa Marta

DATOS PERSONALES

Nombre:	Luis Enrique Hernández Jiménez
Documento de Identidad:	12.562.068 de Santa Marta
Estado Civil:	Casado
Fecha de Nacimiento:	28 de Julio de 1964
Domicilio:	Calle 13ª No. 33-32 Barrio Galicia
Teléfono:	3116643579

ESTUDIOS REALIZADOS

SECUNDARIOS

Bachiller Académico
Colegio Terminal Marítimo año1984
Santa Marta

OTROS ESTUDIOS

Trabajo seguro en alturas nivel avanzado
Servicio Nacional de Aprendizaje SENA 2010
Barranquilla

Intermedio trabajo seguro en alturas
Servicio Nacional de Aprendizaje SENA 2010
Barranquilla

Básico trabajo seguro en alturas
Servicio Nacional de Aprendizaje SENA 2010
Barranquilla

Trabajo seguro en alturas
Servicio Nacional de Aprendizaje SENA 2013
Barranquilla

Trabajo seguro en alturas
Servicio Nacional de Aprendizaje SENA 2014
Barranquilla

Curso virtual Guardas de Seguridad
Comité de Guardas de Seguridad 2015
Barranquilla

EXPERIENCIA LABORAL

EMPRESA:	TEC MINERA LTDA (liquidada)
CARGO:	Supervisor
TIEMPO LABORADO:	10 Años
CIUDAD:	Santa Marta

EMPRESA:	ROLDAN & COMPAÑÍA
CARGO:	Capataz
TIEMPO LABORADO:	12 años
CIUDAD:	Puerto Bolivar Cerrejón

REFERENCIAS PERSONALES

OWEN MATUK
Ingeniero Electrónico
Tel: 3016634084

KATIA MILENA HERNANDEZ DE CASTRO
Gerente Ejecutiva Car Rent del Caribe S.A.S
Tel: 3215809004 – 4213977

REFERENCIAS FAMILIARES

PEDRO CALIXTO HERNANDEZ
Pensionado de la Policía
Tel. 3126584775

DIANA HERNANDEZ
Enfermera Superior
Tel. 3118099973

LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ
C.C. No. 12.562.068 de Santa Marta

REPUBLICA DE COLOMBIA

CONCENTRACION ESCOLAR TERMINAL MARITIMO

Aprobado por Resolución No 1904 de marzo de 1981
Ministerio de Educación Nacional

CONFIERE A

LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ
Identificado (a) con C.C. N° 12.562.868 de Santa Marta

EL TITULO DE

BACHILLER ACADEMICO

Por razón de haber cursado y aprobado los estudios correspondientes al nivel de Educación Media Académica, según los planes y programas vigentes

Eliecer Avendaño
Director

Dado en Santa Marta a los 07 días del mes de diciembre de 1984

Libro No. 1 Folio No. 3 Acta No. 085

Este Duplicado lo expide la Unidad Educativa de Desarrollo Localidad No 2. debido que el Colegio dejo de funcionar.
Santa Marta, Abril 8 del 2019.

Lic. Inés Elena Ochoa Gómez
Directora de Unidad Educativa de Desarrollo Localidad No 2

REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

hace constar que:

LUIS ENRRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ

con documento de identificación No. CC 12582988

Cursó y aprobó la acción de Formación de

TRABAJO SEGURO EN ALTURAS NIVEL AVANZADO

Con una duración de 40 horas

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en BARRANQUILLA, a los 29 días del mes de Octubre de 2010.

MIGUEL ENRIQUE PEÑA SARA

REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

hace constar que:

LUIS ENRRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ

con documento de identificación No. CC.12562368

Cursó y aprobó la acción de Formación de

INTERMEDIO TRABAJO SEGURO EN ALTURAS

Con una duración de 24 horas

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en BARRANQUILLA, a los 28 días del mes de Octubre de 2010.

MIGUEL ENRIQUE PEÑA SARA

REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

hace constar que:

LUIS ENRRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ

con documento de identificación No. CC.12562068

Cursó y aprobó la acción de Formación de

BASICO TRABAJO SEGURO EN ALTURAS

Con una duración de 8 horas

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en BARRANQUILLA, a los 02 días del mes de Noviembre de 2010.

MIGUEL ENRIQUE PEÑA SARA

Hoja de Vida

Trabajo Seguro En Alturas

En cumplimiento de la resolucion 1409 de Julio 23 de 2012 del ministerio del trabajo y autorizado Por la resolucion 0043 de 2010 del servicio nacional de aprendizaje **SENA**

Certifica que:

Luis Hernandez

C.C. 12562068

Ha cumplido satisfactoriamente el curso de Trabajo Seguro En Alturas,

En nivel Avanzado,

Dado en Barranquilla, Atlantico a los 11/06/2015

RENNY DOMOULIN GARCÈS
ENTRENADOR
L.S.O. No. 6432906

Hoja de Vida

Trabajo Seguro En Alturas

En cumplimiento de la resolución 1409 de Julio 23 de 2012 del ministerio del trabajo y autorizado Por la resolución 00330 de 2013 del servicio nacional de aprendizaje SENA.

Certifico que:

Luis Hernandez

C.C. 72255503

Ha cumplido satisfactoriamente el curso de Trabajo Seguro En Alturas.

En nivel Avanzado.

Dado en Barranquilla, Atlántico a los 03/06/ 2014/

RENNY DONOULIN GARCÉS
ENTRENADOR
L.S.O. No. 6432006

1831

Cerrejón
Minería responsable

EL COMITÉ DE GUARDAS DE SEGURIDAD

certifica que

Luis Enrique Hernandez Jimenez

identificado con la cédula de ciudadanía 12562068

cursó y aprobó el curso virtual

Guardas de seguridad [0436]

Albania, 8 junio 2015

CHAMPION DEL PROTOCOLO DE GUARDAS

CIL LATAM

LA CORPORACIÓN INTERNACIONAL LÍDERES LATINOAMÉRICA

NIT 830.086.471-6

Hace constar que:

LUIS ENRIQUE HERNANDEZ JIMENEZ

Identificado(a) con C.C. 12.562.068

Cursó y aprobó los estudios correspondientes al:

CURSO EN AUDITOR INTERNO DE SEGURIDAD VIAL ISO 39001-2014

Con una intensidad horaria de cuarenta (40) horas

Fecha de inicio: 15/05/2025 **Fecha de terminación:** 24/05/2025

Se expide en la ciudad de Medellín - Colombia a los (24) días del mes de mayo del año 2025
En cumplimiento del decreto 1075 del 26 de mayo del 2015 Art 2.6.6.8. Educación Informal - Ministerio de Educación Nacional

ALIDAR RTIFICADO

RICARDO SANMIGUEL GARCÍA
Subdirector
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

LUIS CARLOS PRADA PRADA
Director
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE **COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1**

DEBE A:

DAIRO ALBERTO BARRANCO MELENDEZ

C.C. N° 72.209.782

La suma de **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS MTCE ($ 2.100.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO TECNICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 días del mes de julio de 2025.

DAIRO ALBERTO BARRANCO MELENDEZ

C.C. N° 72.209.782

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR DAIRO ALBERTO BARRANCO CC. 72.209.782

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, DAIRO ALBERTO BARRANCO MELENDEZ identificada con CC. 72.209.782, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Técnico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS ($2.100.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vinculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

DAIRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
CC. 72.209.782

CIL LATAM

LA CORPORACIÓN INTERNACIONAL LÍDERES LATINOAMÉRICA

NIT 830.086.471-6

Hace constar que:

DAIRO ALBERTO BARRANCO MELENDEZ

Identificado(a) con C.C. 72.209.782

Cursó y aprobó los estudios correspondientes al:

CURSO EN

AUDITOR INTERNO DE SEGURIDAD VIAL ISO 39001-2014

Con una intensidad horaria de cuarenta (40) horas

Fecha de inicio: 15/05/2025 **Fecha de terminación:** 24/05/2025

Se expide en la ciudad de Medellín - Colombia a los (24) días del mes de mayo del año 2025
En cumplimiento del decreto 1075 del 26 de mayo del 2015 Art 2.6.6.8. Educación Informal - Ministerio de Educación Nacional

ALIDAR
RTIFICADO

RICARDO SANMIGUEL GARCÍA
Subdirector
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

LUIS CARLOS PRADA PRADA
Director
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-06-25, 10:51:07 AM **Tipo Planilla:** I: PLANILLA INDEPENDIENTES **Número Planilla:** 198742154

Periodo Cotización: junio de 2025 **Periodo Servicio:** junio de 2025

PAGADO 25/06/2025

APORTANTE

	DAYRO ALBERTO BARRANCO MELENDEZ		
	CC72209782	**Dirección**	CRA 5° 17-24
esa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3145012627
	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
	MONTERIA	**Departamento**	CORDOBA
e Legal		**Identificación**	
	1	**ARP**	CIA DE SEGUROS BOLIVAR SA

EL APORTANTE

s del Afiliado			Novedades																				Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Nombre y Apellidos	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	IGE	RET	RET A	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	Días ARP	Días SPE	Días ACP	Días CCF	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte Ministerio	Total
ALBERTO BARRANCO [illegible]	56	00																	1	30	30	30	[illegible] COLPENSIONES	$ 1.423.500	$ 227.800	[illegible]	$ 1.423.500	$ 170.800	1.044	$ 1.423.500	$ 14.900	[illegible]	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 427.600

S

IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Cajas	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Cajas	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Incapacidades, Licencias, Subsidios y Fovarc EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 0	$ 227.800	$ 170.800	$ 14.900	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 427.600	$ 0	$ 427.600

rvicio FonoSIMPLE: Bogotá 601 4440634 - Cali: 602 5540577 - Medellin: 604 5146569 - Bucaramanga: 607 6438090 - Cartagena: 605 6145444 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3618850 - Resto del País: 018000 971 971 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de iniciar, asegúrese que su rendimiento corresponde a lo esperado. Recuerde el monto contenido solo es de carácter informativo

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 72209782 De Barranquilla.
TEL.: 3145012627



Perfil Ocupacional

Ejercer mis labores con base en principios éticos y morales, con gran sentido de pertenencia hacia la institución y como una persona integra siempre dispuesta a dar lo mejor de si, consiente de mis posibilidades y limitaciones.

Compartir con diferentes equipos de trabajo para fortalecer y adquirir nuevos conocimientos con miras a alcanzar un nivel cada vez más alto de eficacia en el ejercicio de mis labores.

Perfil Profesional

Manejo seguro de productos químicos tanto inflamables como corrosivos, el peligro de cada cual, los (EPP) correspondientes para cada uno, elementos de protección personal, conocimiento en brigada de emergencia, primeros auxilios, evacuación y rescate, control de incendios básicos.
Amplio conocimiento en técnicas de conducción y reglamento de Tránsito, Docente para el desarrollo de la cátedra de Tránsito y Transporte en planteles educativos, Asesor de Seguridad Vial en empresas de Transporte, Instructor de Seguridad Vial, Instructor en Centros de Enseñanza Automovilística y Centros Integrales de Atención.

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 72209782 De Barranquilla.

Datos Personales

FECHA DE NACIMIENTO	*07 abril - 1975*
LUGAR DE NACIMIENTO	*Barranquilla*
EDAD	*48*
ESTADO CIVIL	*Casado*
DIRECCION	*calle 12 N. 7b-35 Pasadena*
TELEFONO	*3145012627*
E-MAIL	*dayrobarranco@hotmail.com*

Formación Académica

BACHILLER	*Institución Educativa liceo Camilo Torres* *Bachiller Académico* *Año 1994*
TECNICO EN TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL	*Corporación Técnica del Caribe* *Año 2019*

Otros Estudios

Academia Colombiana de Conductores: Instructor en conducción

Diplomado en Estrategias Pedagógicas

Curso Especial En Manejo Defensivo de Vehiculos Automotores

Estructuración del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Manejo Defensivo de Vehiculos Automotores

Inducción a Procesos Pedagógicos

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 72209782 De Barranquilla.

Experiencia Laboral

ENTIDAD	*REACONDICIONAR*
CARGO	*Supervisor de Control y Calidad*
TAREAS REALIZADAS	*Supervisar que los productos estén en óptimas condiciones*
JEFE INMEDIATO	*Vicente Galeano.*
TELEFONO	*3265480*
PERIODO LABORADO	*25 de septiembre 1997 Al 5 de diciembre del 2016 19 Años*

ENTIDAD	*CEA LA ACADEMIA*
CARGO	*Mensajero*
JEFE INMEDIATO	*Orlando Parra.*
TELEFONO	*3113610053*
PERIODO LABORADO	*5 de enero al 15 de agosto del 2018 7 Meses*

ENTIDAD	*CEA LA ACADEMIA*
CARGO	*Instructor en técnicas de conducción*
JEFE INMEDIATO	*Isabel Buelvas*
TELEFONO	*3008857400*
PERIODO: LABORADO	*30/09/2019 hasta el 30/07/2020 10 Meses*

ENTIDAD	*CEA FUTUROS CONDUCTORES*
CARGO	*Instructor en técnicas de conducción*
JEFE INMEDIATO	*Yaleth Castro*
TELEFONO	*3006138506*
PERIODO LABORADO	*01/09/2020 hasta el 30/11/2021 14 meses*

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 7220978 De Barranquilla.

ENTIDAD	*CONSORCIO RUTA MOTOCICLISTAS*
CARGO	*Instructor de Seguridad Vial*
JEFE INMEDIATO	*Lina Maria Hurtado Morales*
TELEFONO	*3797750*
PERIODO	*Desde 05/12/2021 hasta el 12/10/2022*
LABORADO	*10 meses*

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 72209782 De Barranquilla.

Referencias Personales

- ***Joao Nelson Parra Castañeda***
  Profesión: Investigador Judicial
  Teléfono: 3167491416

- ***Sugeys Duarte Gómez***
  Profesión: Comerciante Independiente
  Teléfono: 3006954082 - 3265255

Referencias Laborales

- ***Humberto Mendoza***
  Profesión: Operario
  Cargo Actual: Operario empresa Promil
  Teléfono: 3014559460

- ***Paola Patricia Mercado Mendoza***
  Profesión: Auxiliar de Odontología
  Cargo actual: auxiliar de esterilización
  Teléfono: 3005439203

Dayro Alberto Barranco

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 72209782 De Barranquilla.

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA
72.209.782

BARRANCO MELENDEZ

DAYRO ALBERTO





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 07-ABR-1975
BARRANQUILLA
(ATLANTICO)
LUGAR DE NACIMIENTO

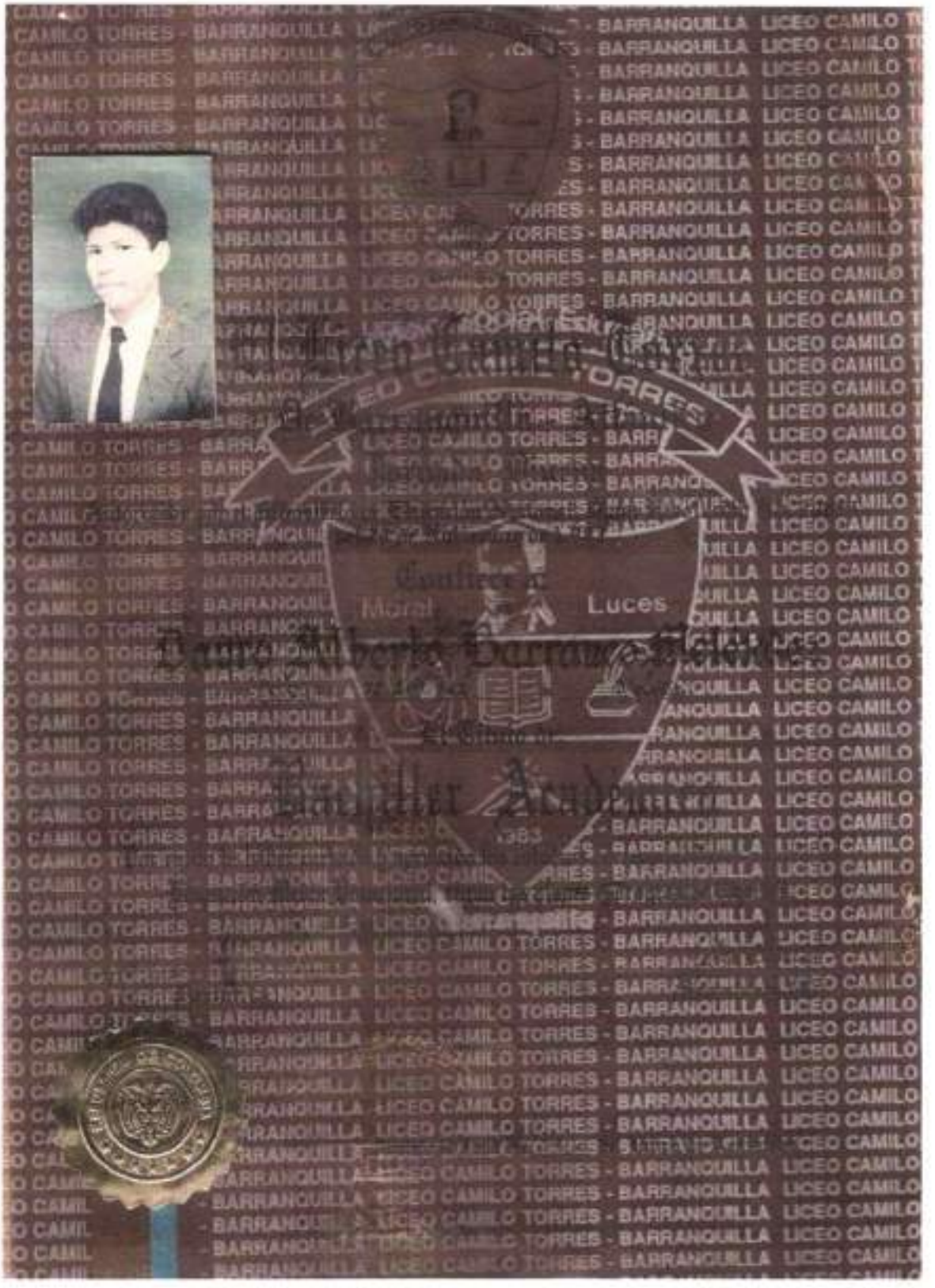
1.75 ESTATURA | O+ G.S. RH | M SEXO

15-JUN-1993 BARRANQUILLA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

A-0300101-22161021-M-0072209782-20071109 01423 07313N 02 237330995

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 7220978 De Barranquilla.



CORPORACIÓN
TÉCNICA DEL CARIBE
Educación para el trabajo y el desarrollo humano

Licencia de Funcionamiento - Resolución No. 02717 de 2014
Registro de Programa de Formación Laboral. Resolución 02719 de 2014
Gobernación del Atlántico - Secretaría de Educación

Certifica que:

DAYRO ALBERTO BARRANCO MELENDEZ

Identificado con Cedula de Ciudadanía No.72.209.782 de Barranquilla

Cursó y aprobó los estudios correspondientes al programa de formación por competencia laboral y se otorga el certificado de

TÉCNICO EN TRÁNSITO TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

De acuerdo a la normatividad vigente y alos decretos reglamentarios respectivos
En constancia se firma en el Municipio de Baranoa, Atlántico a los 26 días del mes de enero de 2019.

María Fontalvo M.
MARIA FONTALVO MOZO
Directora

Dulfanis Pertuz O.
DULFANIS PERTUZ OSPINA
Secretaria

Folio No. 30 Registro No. 000784 - Acta de Grado No. 646

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C No 72209782 De Barranquilla.

CORPORACIÓN
TÉCNICA DEL CARIBE

Licencia de Funcionamiento Resolución No. 027 de 2014 Registro de Programas de Formación Laboral Resolución No. 02619
Gobernación del Atlántico - Secretaría de Educación

Certifica que:

Dayro Alberto Barranco Melendez

Identificado con Cédula de Ciudadanía No. 72.209.782

Participó en el

Diplomado en Estrategias Pedagógicas

Realizado desde el día 07 al 28 de mayo de 2018 en Barranquilla, Atlántico
Con una intensidad de 20 horas

CARLOS ALBERTO CORTÉS
Director

DEISY FERNANDEZ OROZCO
Capacitadora

DAYRO ALBERTO BARANCO MELENDEZ
C.C. No 72209782 De Barranquilla

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ

C.C. N° 79.913.699

La suma de **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS MTCE ($ 2.100.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO TECNICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 días del mes de julio de 2025.

OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ
C.C. N° 79.913.699

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ CC. 79.913.699

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ identificada con CC.79.913.699, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como **Apoyo Técnico** cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS ($2.100.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ
CC. 79.913.699

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-07-04, 11:20:08 AM Tipo Planilla: I. PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 7798572

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 04/07/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ		
Documento	CC79913699	**Dirección**	Calle 14B 20B-88
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3007270648
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	CANDELARIA	**Dapartamento**	VALLE
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																						Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	IGE	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	COR	VST	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	Días ARP	Días EPS	Días APF		Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte MEN	Total
[illegible]	[illegible]	00	00																	30	30	30	1	[illegible]	$ 1.423.000	$ 227.680	[illegible]	$ 1.423.000	$ 170.800	1.044	$ 1.423.000	$ 14.000	[illegible]	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.423.480

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Caja	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Caja	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Aportes Cajas de Compensación Familiar, Salmón a Fovis	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.000	$ 1.423.000	$ 1.423.000	$ 0	$ 227.680	$ 170.800	$ 14.000	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.423.480	$ 0	$ 1.423.480

Líneas de Servicio PagoSIMPLE: Bogotá 601 4449634 - Cali: 602 5540577 - Medellín: 604 5146869 - Bucaramanga: 607 6438080 - Cartagena: 605 6365444 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3618850 - Resto del País: 018000 171 171 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Proteger el medio ambiente está en nuestras manos.

HOJA DE VIDA



OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ
79'913,699

PERFIL PROFESIONAL

Técnico laboral en tránsito transporte y seguridad vial e Instructor en técnicas de conducción en motocicleta, vehículos livianos y pesados, con gran experiencia en el área de transporte y con énfasis en sistemas.

Dinámico y habituado al trabajo bajo presión y en equipo con gran sentido de responsabilidad; así como alta vocación de servicio, capaz de generar valor agregado a la organización mediante creación de ideas e iniciativa propia para la resolución de problemas.

Dirección Residencia: Calle 14B 20B-88 Candelaria Valle
E-mail: asaogvi@gmail.com
Celular: 3007270648

FORMACION ACADEMICA

Estudios formales

Politecnico San Mateo Tecnico
Transito y Seguridad Vial
Culminado – 2022
Guadalajara de Buga

Colegio Gerardo Paredes Martinez
Bachiller Académico
Culminado – 1997
Bogotá

Cursos

- **AUTECO**
  Curso virtual de conduccion segura de motocicletas.
  Octubre 2015

- **SENA**
  Descripcion y Funcionamiento de los componentes del Vehiculo (caja de Tranferencia y ejes) 40 horas.
  Junio 2017

- **ARL SURA**
  Capacitación virtual cinco módulos movilidad segura.
  Noviembre 2019.

- **CENTRO DE INNOVACION PARA MOTOCICLISTAS**
  Profesionalización para motociclistas
  Abril 2020

- **Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT**
  Plan estratégico de Seguridad Vial
  Curso 60 horas
  Agosto 2020.

- **AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**
  Primer Respondiente Ante Siniestros Viales
  Presencial
  Curso teórico practico

Dirección Residencia: Calle 14B 208-88 Candelaria Valle
E-mail: assegvi@gmail.com
Celular: 3007270648

Agosto 2022

- **POLITECNICO SAN MATEO**
  Eje estructurante Pedagogia
  12 horas
  Abril 2024

- **CORPORACION INTERNACIONAL LIDERES LATINOAMERICA**
  Auditor interno en seguridad vial
  40 horas
  Abril 2024

EXPERIENCIA LABORAL

RIDEPRO SAS

Cargo:	Lider Regional
Duración:	11 de Junio de 2022 – Actualmente
Tipo de Contrato:	Prestación de Servicios
Jefe:	Yury Medina
Teléfono:	300 2020104

Funciones y logros

- Capacitacion teorica y practica de conductores e instructores.
- Levantamiento de informes.
- Seguimiento a los instructores de los servicios realizados.
- Reclutamiento de nuevos instrutores.

Dirección Residencia: Calle 148 208-88 Candelaria Valle
E-mail: assegvi@gmail.com
Celular: 3007270648

ESCUELA DE CONDUCCIÓN SEBASTIAN DE BELALCAZAR

Cargo:	Instructor Teorico – Practico de Conducción
Duración:	05 de Octubre de 2020 – 11 de Junio 2022
Tipo de Contrato:	Prestación de Servicios
Jefe:	Luis Eduardo Garcia
Teléfono:	315 552 7732

Funciones y logros

- Capacitación de conductores.
- Implemetar estrategias de enseñanza.
- Orientar alumnos durante el proceso de aprendizaje.
- Evaluar la formacion del aprendiz.

ESCUELA DE CONDUCCIÓN COLSEGUROS

Cargo:	Instructor Teorico – Practico de Conducción
Duración:	09 de Septiembre de 2019 – 30 de Septiembre de 2020
Tipo de Contrato:	Prestación de Servicios
Jefe:	Henry Yusti
Teléfono:	311 370 6997

Funciones y logros

- Capacitación de conductores.
- Implemetar estrategias de enseñanza.
- Orientar alumnos durante el proceso de aprendizaje.
- Evaluar la formacion del aprendiz.

CAETI SAS

Cargo:	Asesor capacitador
Fecha:	Agosto de 2019 – Actualmente
Tipo de Contrato:	Prestación de Servicios
Jefe:	Haydee Chávez López
Teléfono:	300 470 97 42

Funciones y logros

- Capacitación sobre normatividad y aspectos técnicos en la conducción.
- Evaluación practica de conductores.
- Orientar implementación de estrategias de intervención en seguridad vial.

ESCUELA DE CONDUCCIÓN AUTOMOVIL CLUB DE COLOMBIA - ACC

Cargo:	Instructor Teorico – Practico de Conducción
Duración:	19 de Enero de 2019 – 15 de Diciembre de 2021
Tipo de Contrato:	Prestación de Servicios
Jefe:	Carmenza Gonzalez
Teléfono:	315 433 8159

Funciones y logros

- Capacitación de conductores.
- Implemetar estrategias de enseñanza.
- Orientar alumnos durante el proceso de aprendizaje.
- Evaluar la formacion del aprendiz.

ESCUELA DE CONDUCCIÓN JC

Cargo:	Instructor de Conduccion - Vehiculo
Duración:	01 de Agosto de 2016 – 15 Enero de 2019
Tipo de Contrato:	Prestación de Servicios
Jefe:	Jorge Enrique Gutrierrez
Teléfono:	321 849 88 49

Funciones y logros

- Implemetar estrategias de enseñanza.
- Orientar alumnos durante el proceso de aprendizaje.
- Evaluar la formacion del aprendiz.

ACADEMIA DE CONDUCCION NAPOLES

Cargo:	Instructor de Conduccion – Moto y Vehiculo
Duración:	01 de Julio de 2015 – 25 Julio de 2016
Tipo de Contrato:	Prestación de Servicios
Jefe:	Angela Paez
Teléfono:	311 503 5234

Funciones y logros

- Implemetar estrategias de enseñanza.
- Orientar alumnos durante el proceso de aprendizaje.
- Evaluar la formacion del aprendiz

Dirección Residencia: Calle 148 208-88 Candelaria Valle
E-mail: asseqvi@gmail.com
Celular: 3007270648

REFERENCIAS PERSONALES

NOMBRE	Juan Vicente Mañusca
CARGO	Capacitador
EMPRESA	Automovil Club De Colombia
TELEFONO	315 494 3430

NOMBRE	Roger Timaran
CARGO	Instructor
EMPRESA	Automovil Club De Colombia
TELEFONO	314 861 2607

REFERENCIAS FAMILIARES

NOMBRE	Fabian Mauricio Carvajal
CARGO	Ingeniero En sistemas
EMPRESA	Independiente
TELEFONO	318 516 0252

NOMBRE	Johan Castro Salazar
CARGO	Inspector Siso
EMPRESA	Cortez Cañon
TELEFONO	311 592 5089

OSCAR JAVIER SALAZAR
C.C.: 79'913.699 de Bogota

Dirección Residencia: Calle 148 208-88 Candelaria Valle
E-mail: asseovi@gmail.com
Celular: 3007270648

CIL LATAM

LA CORPORACIÓN INTERNACIONAL LÍDERES LATINOAMÉRICA

NIT 830.086.471-6

Hace constar que:

OSCAR JAVIER SALAZAR MUÑOZ

Identificado(a) con C.C. 79.913.699

Cursó y aprobó los estudios correspondientes al:

CURSO EN
AUDITOR INTERNO DE SEGURIDAD VIAL ISO 39001-2014

Con una intensidad horaria de cuarenta (40) horas

Fecha de inicio: 15/05/2025 **Fecha de terminación:** 24/05/2025

Se expide en la ciudad de Medellin - Colombia a los (24) dias del mes de mayo del año 2025
En cumplimiento del decreto 1075 del 26 de mayo del 2015 Art 2.6.6.8. Educación Informal - Ministerio de Educación Nacional

ALIDAR
TIFICADO

RICARDO SANMIGUEL GARCÍA
Subdirector
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

LUIS CARLOS PRADA PRADA
Director
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

PEDRO CALIXTO HERNANDEZJIMENEZ

C.C. N° 12.559.885

La suma de **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS MTCE ($ 2.100.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO TECNICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

PEDRO CALIXTO HERNANDEZJIMENEZ
C.C. N° 12.559.885

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR PEDRO CALIXTO HERNANDEZJIMENEZ CC. 12.559.885

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, PEDRO CALIXTO HERNANDEZJIMENEZ identificada con CC. 12.559.885, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Técnico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **DOS MILLONES CIEN MIL PESOS ($2.100.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

PEDRO CALIXTO HERNANDEZJIMENEZ
CC. 12.559.885

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-07-03, 10:50:15 AM Tipo Planilla: I PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 105418742

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 03/07/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	PEDRO CALIXTO HERNANDEZ JIMENEZ		
Documento	CC12556885	**Dirección**	CRA 5 14-78
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3118946874
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	MONTERIA	**Departamento**	CORDOBA
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																				Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales					Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	COR	VST	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	Días INC	Días LMA	Días VAC	Días SLN	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte ICBF	Aporte SENA	ESAP	Aporte MEN	Total
12556885	HERNANDEZ JIMENEZ PEDRO CALIXTO	16	00																	0	0	0	0	COLPENSIONES	$ 1.423.000	$ 227.600	SANITAS EPS	$ 1.423.000	$ 170.800	4.00%	$ 1.423.000	$ 14.000	COMPENSAR	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 426.900

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Caja	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Caja	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Descuentos, Licencia, Saldos a Favor EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.000	$ 1.423.000	$ 1.423.000	$ 0	$ 227.600	$ 170.800	$ 14.000	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 426.900	$ 0	$ 426.900

Líneas de Servicio PagoSIMPLE: Bogotá 601 4449634 - Cali: 602 5540577 - Medellín: 604 5146669 - Bucaramanga: 607 6436000 - Cartagena: 605 6949444 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3616558 - Resto del País: 018000 171 171 - ¡Marque Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que es realmente necesario. Protegamos el medio ambiente entre todos los retos.



Datos Personales

HOJA DE VIDA

DATOS PERSONALES

NOMBRE: **PEDRO CALIXTO HERNANDEZ JIMENEZ**
LUGAR DE NACIMIENTO: Santa marta Colombia
FECHA DE NACIMIENTO: Enero 8 de 1963
CEDULA DE CIUDADANIA: 12.559.885 de Santa marta
E- MAIL: pedrohernandez080163@hotmail.com

FORMACION ACADEMICA

TECNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL
Escuela de Seguridad Vial de policía de carreteras

SECUNDARIA: BACHILLER ACADÉMICO
Colegio Terminal Maritimo de Santa

1. ESTUDIOS, CURSOS, SEMINARIOS, SIMPOSIOS Y TALLERES

TECNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL
Escuela de Seguridad vial de la Policia de Carreteras Vial ESCEVI
Bogotá. D.C

VII JORNADA UNIVERSITARIA EN SEGURIDAD VIAL
Universidad Pontificia Bolivariana

FORMADOR DE FORMADORES
Dirección de Tránsito y Transporte Bogotá
Escuela de seguridad Vial
Bogotá Colombia

- **SIMPOSIO DE SEGURIDAD VIAL**
  Universidad de los Andes.
  Bogotá Colombia

PRIMER SEMINARIO TALLER DE ACTUALIZACION SOBRE EL NUEVO CODIGO NACIONAL DE TRANSITO
Montería. Córdoba

SEMINARIO TALLER DE PREVENCION DE LA ACCIDENTALIDAD INTERNA
PROGRAMA STAR PRESENTE
Medellín Colombia

DIPLOMADO EN AUDITORIAS VIALES
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
BOGOTA --- COLOMBIA

VII JORNADA UNIVERSITARIA EN SEGURIDAD VIAL INGENIERIA
FONDO DE PREVENCION VIAL
Montería – Córdoba

DIPLOMADO EN SEGURIDAD VIAL, INGENIERIA DE VIAS Y AUDITORIA EN EL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
UNIVERSIDAD DEL BOSQUE Bogotá.- Colombia
Cel.3106181019

INTERNATIONAL CERTIFICATION Y TRAINING S.A.
AUDITOR INTERNO ISO 19011; 2012 CON ENFASIS EN 39001; 2012
Cartagena ---Colombia

2. EXPERIENCIA LABORAL

EMPRESA: **INSTITUTO DE VALORIZACION MUNICIPAL**
CARGO: Coordinador de Quejas y reclamos

EMPRESA: **POLICIA NACIONAL (Policía de carreteras)**
CARGO: Coordinador de Prevención Vial

Referencias Familiares

PEDRO FAVIAN DAVALOS
Medico,
Sub Gerente CAPRECON

JOSE GREGORIO HERNANDEZ JIMENEZ
Ingeniero de sistema COLANTA
Cel . 3188883009

Referencias Personales

JAZMIN MARIA OSORIO ARANGO
Estudiante.
UNIVERSIDAD DE CORDOBA ADMINISTRACION EN SALUD
CEL 3016245176



PEDRO CALIXTO HERNANDEZ JIMENEZ
C.C.:12.559.885 de Santa Marta

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **12.559.885**

HERNANDEZ JIMENEZ

APELLIDOS

PEDRO CALIXTO

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **08-ENE-1963**

SANTA MARTA
(MAGDALENA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1,75	**O+**	**M**
ESTATURA	G.S. RH	SEXO

16-AGO-1982 SANTA MARTA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICIÓN

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

A-1300100-00690447-M-0012559885-20150423 **00439**63736A 2 7523335114

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL

DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS

Creada mediante Decreto No. 4222 del 23 de noviembre de 2006 y ubicada en cuerpo que official orientó

PEDRO CALIXTO HERNÁNDEZ JIMÉNEZ
Cédula de Ciudadanía No. 12559585

Cumplió con los requisitos exigidos por la ley, por lo tanto le otorga el título de:

"TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL"

Programa con Registro Calificado, otorgado mediante Resolución No. 104 del 16 de febrero de 2007
del Ministerio de Educación Nacional

En constancia se firma el presente diploma en Bogotá, D.C., a los 14 días del mes de DICIEMBRE de 2008

Registrado en el libro 3 folio 109 bajo el número 1179

UNIVERSIDAD
EL BOSQUE
DIVISIÓN DE EDUCACIÓN CONTINUADA

LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
Y LA DIVISIÓN DE EDUCACIÓN CONTINUADA DE LA UNIVERSIDAD EL BOSQUE

Otorgan el presente certificado a

PEDRO CALIXTO HERNÁNDEZ

C.C. 12559885

Quién asistió y cumplió los requisitos académicos establecidos para el

DIPLOMADO EN AUDITORÍAS VIALES

Intensidad 120 Horas

Bogotá D.C., Septiembre 14 de 2015 – Septiembre 26 de 2015

Dr. Rafael Sarmiento Lotero
Decano Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Universidad El Bosque

Andrés Zapata González
Director del Diplomado
Universidad El Bosque

MBozón G.

Dra. María del Rosario Bozón González
Directora División Educación Continuada
Universidad El Bosque

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL

ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL

ACTA 13

En Bogotá, D.C., a los 14 días del mes de diciembre de 2011, siendo las 08:00 horas, se reunieron en solemne ceremonia presidida por el señor Mayor General EDGAR ORLANDO VALE MOSQUERA, Director Nacional de Escuelas; la señora Coronel NAYDÚ VILLAMARÍN RENTERÍA Directora Escuela de Seguridad Vial; el señor Mayor DAGOBERTO GONZÁLEZ FIGUEROA, Decano Facultad de Seguridad Vial; Patrullero ANDRES MANUEL PINZON MENDEZ Jefe Registro y Control Académico (E) Escuela de Seguridad Vial; con el propósito de conferir el título de "Técnico Profesional en Seguridad Vial" según resolución No. 539 del 16 de febrero de 2005 procedente del Ministerio de Educación Nacional; al señor(a):

PEDRO CALIXTO HERNANDEZ JIMENEZ
C.C. No. 12559885

El antes mencionado fue presentado por el señor Mayor DAGOBERTO GONZÁLEZ FIGUEROA Decano Facultad de Seguridad Vial, quien dio fe del cumplimiento de los requisitos legales y académicos del estudiante, quien cursó y aprobó los estudios correspondientes al programa académico vigente.

En consecuencia el señor Brigadier General EDGAR ORLANDO VALE MOSQUERA, Director Nacional de Escuelas, tomó el juramento de rigor y por delegación del estado le confirió el título de:

"TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL"

Para constancia se firma en Bogotá D.C., a los 14 días del mes de diciembre de 2011, por el Patrullero ANDRES MANUEL PINZON MENDEZ, Jefe Registro y Control Académico (E) Escuela de Seguridad Vial, y se registró en el libro Actas de Grado No. 1, Folio No. 109bajo el número 3314

Patrullero **ANDRES MANUEL PINZON MENDEZ**
Jefe Registro y Control Académico (E)

CIL LATAM

LA CORPORACIÓN INTERNACIONAL LÍDERES LATINOAMÉRICA

NIT 830.086.471-6

Hace constar que:

PEDRO CALIXTO HERNANDEZ JIMENEZ

Identificado(a) con C.C. 12.559.885

Cursó y aprobó los estudios correspondientes al:

CURSO EN
AUDITOR INTERNO DE SEGURIDAD VIAL ISO 39001-2014

Con una intensidad horaria de cuarenta (40) horas

Fecha de inicio: 15/05/2025 **Fecha de terminación:** 24/05/2025

Se expide en la ciudad de Medellín - Colombia a los (24) días del mes de mayo del año 2025
En cumplimiento del decreto 1075 del 26 de mayo del 2015 Art 2.6.6.8. Educación Informal - Ministerio de Educación Nacional

ALIDAR
TIFICADO

RICARDO SANMIGUEL GARCÍA
Subdirector
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

LUIS CARLOS PRADA PRADA
Director
Corporación Internacional Líderes Latinoamérica

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE **COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1**

DEBE A:

LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO

C.C. N° 1.104.420.688

La suma de **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MTCE ($ 1.950.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO LOGISTICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

LEONARDO SEQUEA

LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO
C.C. N° 1.104.420.688

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO CC. . 1.104.420.688

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO identificada con CC. 1.104.420.688, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Logístico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MCTE ($1.950.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

LEONARDO SEQUEA

LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO
CC. 1.104.420.688

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-07-01, 09:54:01 AM Tipo Planilla: I PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 76124575

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 01/07/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO		
Documento	CC1104420688	**Dirección**	Calle 27 15-36 Barrio San Francisco
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3226425882
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	SAN MARCOS	**Departamento**	SUCRE
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																		Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	Días IBC	Días COT	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte ICBF	Aporte SENA	Aporte ESAP	Aporte Min Educación	Total
1104420688	LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO	59	00															30	30	COLPENSIONES	$ 1.421.500	$ 227.400	EPS SURA	$ 1.421.500	$ 170.500	1.044	$ 1.421.500	$ 14.900	POSITIVA DE SEGUROS	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 412.800

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Caja	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Caja	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Incapacidades, Licencias, Saldos a Favor EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.421.500	$ 1.421.500	$ 1.421.500	$ 0	$ 227.400	$ 170.500	$ 14.900	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 412.800	$ 0	$ 412.800

Líneas de Servicio FonoSIMPLE: Bogotá 601 4448534 - Cali: 602 8940577 - Medellín: 604 5146669 - Bucaramanga: 607 6438855 - Cartagena: 605 6345669 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3618696 - Resto del País: 018000 931 971 - ¡Más que FÁCIL, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Protejamos el medio ambiente entre todos.

HOJA DE VIDA

PARA SOLICITUD DE EMPLEO

Fecha (D / M / A)	Empleo o cargo en el que está interesado	Código cargo

I. INFORMACIÓN GENERAL

(*) Respuesta opcional

Apellido(s) del aspirante	Nombre(s) del aspirante
Sequea del Toro	Leonardo José
Dirección domicilio / Barrio	**Ciudad**
Calle 27 # 15-36 BRR San Francisco	San Marcos Sucre
Teléfono	**No. Celular**
	3137575598
Correo electrónico	**Nacionalidad**
sequeadeltoro@gmail.com	Colombiano



Profesión, ocupación u oficio	(*) Estado civil	Años de experiencia laboral
Escolta	Soltero	2

DOCUMENTACIÓN

(*) Respuesta opcional

Cédula de ciudadanía: [X]	Nº 1104420688	(**) Libreta militar Nº 1104420688	Primera clase: [X]
Extranjería: [ ]	Expedida en: San Marcos Sucre	Distrito Nº 47	Segunda clase: [ ]

Tarjeta profesional Nº	¿Tiene vehículo?	Licencia de conducción Nº C1	Categoría
	Si [X] No [ ]		

II. INFORMACIÓN PERSONAL

¿Está trabajando actualmente?	¿En qué empresa?	Empleado [ ] Independiente [ ]	Tipo de contrato
Si [ ] No [X]			

¿Trabajó antes en esta empresa?	¿Solicitó empleo antes en esta empresa?	Fecha (D / M / A)	¿Lo recomienda alguien Nombre de esta empresa?	Dependencia
Si [ ] No [X]	Si [ ] No [X]		Si [ ] No [X]	

¿Tiene parientes que trabajan en esta empresa?	Nombre / Dependencia	¿Cómo tuvo conocimiento de la existencia de la vacante?	
Si [ ] No [X]		Anuncio [X] Amigo [ ] Por medio de agencia [ ] Otro [ ] ¿Cuál?	

¿En qué ciudad o población ha vivido la mayor parte de su vida?	¿En qué ciudades o regiones del país ha trabajado?	¿Aceptaría trabajar en una ciudad o sitio distinto al inicialmente contratado?
San Marcos Sucre	San Marcos Sucre – Panamá	Si [X] No [ ]

Vivienda: ¿Propia? [ ] ¿Familiar? [X] ¿Alquilada? [ ]	Nombre del arrendador	Teléfono	¿Hace cuánto tiempo reside en este lugar?

¿Actualmente tiene algún ingreso adicional? Si [ ] No [X]	Describalo e indique su valor mensual	¿Cuánto suman sus obligaciones económicas mensuales?
		$
¿Por qué conceptos?		¿Cuánto es su aspiración salarial? $

¿Cuál(es) es(son) su(s) principal(es) aficiones(s)?	¿Practica algún deporte? ¿Cuál(es)?
	Si [X] No [ ] Futbol

¿Alguna vez ha obtenido distinciones o reconocimientos por su desempeño en actividades deportivas, culturales, sociales, etc.?
Si [ ] No [X] ¿Cuál(es)?

¿Pertenece a algún tipo de asociación comunitaria, deportiva, cultural, etc.?
[ ] [X]

OBJETIVO Mencione brevemente qué expectativas tiene a nivel laboral, educativo y personal e indique como planea hacerlas realidad.

III. INFORMACIÓN FAMILIAR

Nombre esposa(o) o compañera(o)	Profesión, ocupación u oficio	Empresa donde trabaja	
Cargo actual	**Dirección**	**Teléfono**	**Ciudad**
N° de personas que dependen económicamente del solicitante 3	**Parentesco** Hijos	**Edades** 13 -10- 7	
Nombre(s) padre(s) Aureliano Sequea	**Profesión, ocupación u oficio** Comerciante	**Teléfono(s)** 304 2782289	
Yadira del toro	Comerciante	313 6002118	
Nombre(s) hermano(s) Katiana Margarita Sequea	**Profesión, ocupación u oficio** Comerciante	**Teléfono(s)** 312 8314967	

IV. EDUCACION Y APTITUDES

ESTUDIOS	AÑO DE FINALIZACIÓN	No. MES CURSADOS	TITULO OBTENIDO	NOMBRE DE LA INSTITUCION	CIUDAD
Primaria					
Bachillerato Clásico [X] Técnico [ ] Comercial [ ] Otro [ ]			Bachiller académico	I.E Dulce Nombre de Jesús	Sincelejo
Educación Superior Técnico [X]			Instructor conducción	Ministerio de Transporte	Montería
Tecnológico [ ]			Seguridad Privada	Academia CARSP	Bogotá D.C
Profesional [ ]					
Postgrados					

Otros: cursos, diplomados, seminarios	Intensidad horaria	Nombre del programa	Institución

¿Cursa estudios actualmente? Si [ ] No [X]	¿Qué tipo de estudios?	Duración (años, semestres, meses)	Año / semestre que cursa

Nombre de la institución	Horario	Diurno [ ]	Fin de semana [ ]
		Nocturno [ ]	A distancia [ ]

OTROS CONOCIMIENTOS: Indique el grado de dominio R - Regular, B - Bien, MB - Muy Bien

Sistemas Si [X] No [ ] ¿Programa(s) que maneja?								
	1. Conducción	R	B	MB	3. Mecánica Básica Automotriz	R	B	MB
	2. Vigilancia y Seguridad Privada	R	B	MB	4. Uso de Armas de Fuego	R	B	MB

Idiomas Si [ ] No [X] ¿Qué idioma(s) conoce?		Lectura			Escritura			Hablado		
	1.	R	B	MB	R	B	MB	R	B	MB
	2.	R	B	MB	R	B	MB	R	B	MB

Nota: en caso de ser contratado(a) favor preparar toda la documentación.

V. TRAYECTORIA POR EMPRESAS

MARQUE CON UNA EQUIS (X) EN QUE CLASE DE EMPRESA(S) HA TRABAJADO Y EN QUE AREA(S) DE ESTA(S) EMPRESA(S) SE HA DESEMPEÑADO

EMPRESAS POR ACTIVIDADES ECONOMICAS (*)

AGRICULTURA		Metalurgia		FINANCIERO		OTROS (¿Cuáles?)	
CANADERIA / AVICULTURA		Maquinaria		INMOBILIARIO			
MINERIA		Automotores		INFORMATICO			
HIDROCARBUROS		Muebles		SALUD			
INDUSTRIA		Reciclaje		EDUCACION			
Alimentos y Bebidas		OTROS (¿Cuáles?)		SEGUROS			
Tabaco				TURISMO / RECREACION			
Textiles y Confecciones				OTROS SERVICIOS			
Cuero y Calzado		ELECTRICIDAD / GAS / AGUA		Asesorías Profesionales			
Papel y Carton		CONSTRUCCION		Servicios Temporales			
Editorial y Artes Gráficas		COMERCIO		Seguridad Vigilancia			
Quimico y Farmaceutico		HOTELES Y RESTAURANTES		OTROS SECTORES	X		
Caucho y Plastico		TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO	X	Escolta			
Vidrio, Cerámica y Cemento		COMUNICACIONES					

AREA DE LA EMPRESA

Administracion		Personal	
Auditoria		Sistemas	
Bodega		Tesoreria	
Compras		OTRAS (¿Cuáles?)	X
Contabilidad			
Costos			
Crédito y Cobranzas			
Diseño			
Finanzas			
Gerencia General			
Impuestos			
Mercadeo			
Producción			
Publicidad			

(*) Resumen Clasificacion Industrial Actividades Economicas

VI. EXPERIENCIA LABORAL

Favor relacionar los últimos tres empleos que usted ha desempeñado, comenzando por el último o actual. Si necesita dar más detalles utilice una hoja por separado. Estos datos serán verificados y su manejo será confidencial.

Nombre de la última o actual empresa	Dirección	Teléfono(s)
Seguridad Universal LAHS S.A.S	Cra 11 A # 27	3216375635

Cargo	Nombre de su jefe inmediato	Fecha de ingreso	Fecha de retiro
Escolta		D 24 M 08 A 2020	D 15 M 12 A 2023

Total tiempo servido	Sueldo inicial	Sueldo final o actual	Cargo(s) desempeñado(s) por usted
2 años	$	$	

Funciones realizadas

Diseñar un plan de seguridad
Estudiar los medios disponibles para ofrecer defensa
Estar alerta ante posibles amenazas

Logros obtenidos

Tipo de contrato: Indefinido [X] ¿Cuánto tiempo? Contrato directo con la empresa [ ] Otro [ ] ¿Cuál?
Fijo [ ] Contrato por medio de agencia [ ]

Horario de trabajo: Tiempo completo [X] ½ Tiempo [ ] Por horas [ ] Jornada: Diurna [ ] Nocturna [ ] Otra jornada [ ]

Motivo del retiro: Terminación de Contrato

Verificación *(Espacio exclusivo para el entrevistador)*

Nombre de la empresa	Dirección	Teléfono(s)
Arrocera Formosa S.A.S	San Marcos Sucre	3217608089

Nombre de su jefe inmediato	Cargo	Fecha de ingreso	Fecha de retiro
	Guarda de Seguridad	D 16 M 08 A 2015	D 29 M 09 A 2017

Total tiempo servido	Sueldo inicial	Sueldo final o actual	Cargo(s) desempeñado(s) por usted
2 años	$	$	

Funciones realizadas

Control de acceso
Vigilancia y protección de bienes

Logros obtenidos

Tipo de contrato: Indefinido [X] ¿Cuanto tiempo? Contrato directo con la empresa [ ] Otro [ ] ¿Cuál?
Fijo [ ] Contrato por medio de agencia [ ]

Horario de trabajo: Tiempo completo [ ] ½ Tiempo [ ] Por horas [X] Jornada: Diurna [ ] Nocturna [ ] Otra jornada [ ]

Motivo del retiro: Terminación de Contrato

Verificación *(Espacio exclusivo para el entrevistador)*

Nombre de la empresa	Dirección	Teléfono(s)
Juzgado Primero Promiscuo Municipal San Marcos	San Marcos Sucre	

Nombre de su jefe inmediato	Cargo	Fecha de ingreso	Fecha de retiro
	Guarda de Seguridad	D 03 M 11 A 2012	D 02 M 11 A 2014

Total tiempo servido	Sueldo inicial	Sueldo final o actual	Cargo(s) desempeñado(s) por usted
2 años	$	$	

Funciones realizadas

Controlar el acceso a dependencias

Requisar o verificar el tipo de objetos que ingresan los visitantes a un espacio

Logros obtenidos

Tipo de contrato: Indefinido [X] ¿Cuanto tiempo? Contrato directo con la empresa [ ] Otro [ ] ¿Cuál?
Fijo [ ] Contrato por medio de agencia [ ]

Horario de trabajo: Tiempo completo [X] ½ Tiempo [ ] Por horas [ ] Jornada: Diurna [ ] Nocturna [ ] Otra jornada [ ]

Motivo del retiro: Terminación de Contrato

Verificación *(Espacio exclusivo para el entrevistador)*

INFORMACIÓN DE SEGURIDAD SOCIAL (Relacione las entidades a las que actualmente está afiliado)

¿Entidad promotora de salud (EPS)?	¿Fondo de pensiones?	¿Fondo de cesantías?
Si [X] No [ ]	Si [X] No [ ]	Si [X] No [ ]
¿Cuál? Mutual ser	¿Cuál? Porvenir	¿Cuál? Porvenir
Fecha de afiliación: Cotizante [X] Beneficiario [ ]	Fecha de afiliación:	Fecha de afiliación:

VII. REFERENCIAS PERSONALES

Relacione dos nombres de personas distintas a familiares o empleadores				
1.-	**Nombre** Gloria Torres	**Ocupación** Instrumentadora	**Dirección** San Marcos, Sucre	**Teléfono** 3004920598
2.-	**Nombre** Roberto Carlos Romero Cardoza	**Ocupación** Jefe escuela de conducir	**Dirección** San Marcos, Sucre	**Teléfono** 321 5301985
Nombre de un familiar que podamos contactar en caso de no localizarlo a usted directamente				
3.-	**Nombre** Katiana Sequea	**Ocupación** Ama de Casa	**Dirección** San Marcos, Sucre	**Teléfono** 3128314967

Verificación *(Espacio exclusivo para el entrevistador)*

1.-

2.-

3.-

Autorizo pedir información de mi Hoja de Vida sin ninguna restricción. [X]

¡Importante!

Este es un formato de distribución GRATUITA, puede buscarlo en la Web, puede imprimirlo o enviar este formato por correo electrónico sin restricciones.

Nota importante

Favor no llamar por teléfono, ni concurrir a preguntar por el resultado de esta solicitud. Nosotros le avisaremos, gracias.

Certificación

Para todos los efectos legales, certifico que todas las respuestas e informaciones anotadas por mi, en el presente formato son veraces.

Firma del solicitante

C.C. 1104420688

VII. ADMINISTRACION PROCESO DE SELECCION (Espacio exclusivo para el empleador)

NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	ENTREVISTA		OBSERVACIONES DEL ASPIRANTE		
	Día	Hora	Asistió a Entrevista Si	No	Hora de Llegada
1.-					
2.-					

ALGUNOS ASPECTOS IMPORTANTES PARA EL CARGO, R - Regular, B - Bien, MB - Muy Bien

Aspectos	Primer Entrevistador			Segundo Entrevistador			Aspectos	Primer Entrevistador			Segundo Entrevistador			Otros aspectos
Puntualidad	R	B	MB	R	B	MB	Desempeño en cargos anteriores	R	B	MB	R	B	MB	
Presentación	R	B	MB	R	B	MB	Aceptables motivos de retiro de cargos anteriores	R	B	MB	R	B	MB	
Aspectos de vigor y salud	R	B	MB	R	B	MB	Se ajusta al perfil	R	B	MB	R	B	MB	
Facilidad de expresión	R	B	MB	R	B	MB		R	B	MB	R	B	MB	

CONCLUSIONES DE LA ENTREVISTA

Primer entrevistador

Segundo entrevistador

Candidato seleccionado definitivamente Si [ ] No [ ]		Contratese a partir del	Sueldo $
Candidato elegible prócimamente Si [ ] No [ ]		Cargo	Tipo de contrato
Referencias verificadas por	**Primer entrevistador**	**Segundo entrevistador**	**Firma de quien autoriza contratación**

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **1.104.420.688**

SEQUEA DEL TORO

APELLIDOS

LEONARDO JOSE

NOMBRES

Leonardo Sequea

FIRMA





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **05-ABR-1991**

SINCELEJO
(SUCRE)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.67	**A+**	**M**
ESTATURA	G.S. RH	SEXO

13-AGO-2009 SAN MARCOS

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

P-2020000-0018931 7-M-1104420688-20090922 0016442554A 1 2976479

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

2. Concepto 0 2 Actualización

4. Número de formulario 14921457842

(415)7707212689984(8020)000001492145784 2

5. Número de Identificación Tributaria (NIT) 1104420688 | 6. DV 7 | 12. Dirección seccional Inversiones y Asesorías de Sincelejo | 2 3 | 14. Buzón electrónico

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	1104420688

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Sucre 7 0	San Marcos 7 0 8

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
SEQUEA	DEL TORO	LEONARDO	JOSE

35. Razón social

36. Nombre comercial | 37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Sucre 7 0	San Marcos 7 0 8

41. Dirección principal: CL 27 15 36 BR SAN FRANCISCO

42. Correo electrónico: sequeadeltoro@gmail.com

43. Código postal | 44. Teléfono 1: 3137575598 | 45. Teléfono 2

CLASIFICACIÓN

Actividad económica						Ocupación	
Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades			
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
8551	2015 11 03						

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Usuarios aduaneros

54. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 2 3 | 57. Modo | 58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios 0

La información suministrada a través del formulario único de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT) debe ser cierta y verás. En caso de consignar información en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios a lo establecido según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formular el formato el usuario fue informado y acepta lo previsto en tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada

964. Nombre: LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO

965. Cargo: CONTRIBUYENTE

COPIA CERTIFICADO DOCUMENTO SIN COSTO


REPUBLICA DE COLOMBIA
1104420688
SEQUEA DEL
TORO LEONARDO JOSE
FUSILERO


Salvador



FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

EJERCITO NACIONAL

TARJETA DE CONDUCTA

COMANDANTE BATALLON DE INFANTERIA Nº 47

El GRAL. FRANCISCO DE PAULA VELEZ

Hace constar que el Soldado Regular

SEQUEA DEL TORO LEONARDO JOSE

Con Tarjeta de Reservista No. 1104420688

Observó EXCELENTE Conducta durante su Servicio

Militar obligatorio prestado en esta Unidad, del 24-11-09 al 10-11-11

SAN PEDRO DE URABA 10-11-2011
LUGAR Y FECHA

TC. CARLOS ANTONIO GIRALDO HERNANDEZ
FIRMA Y POSTFIRMA CDTE. UNIDAD

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE CONDUCCIÓN

Libertad y Orden

No. 1104420688



NOMBRE

LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO

FECHA DE NACIMIENTO

05-04-1991

SANGRE-RH

A+

FECHA DE EXPEDICION

29-04-2024

RESTRICCIONES DEL CONDUCTOR

ORGANISMO DE TRÁNSITO EXPEDIDOR

INST TTOyTTE DE CERETE

CATEGORIAS AUTORIZADAS

CATEGORIA	CLASE DE VEHICULO	VIGENCIA	SERVICIO
A2	MOTOCICLETA Y MOTOTRICICLO DE CUALQUIER CILINDRAJE	03-11-2027	PARTICULAR
B1	AUTOMOVIL, MOTOCARRO, CUATRIMOTO, CAMPERO, CAMIONETA Y MICROBUS	29-04-2034	PARTICULAR
C1	AUTOMOVIL, MOTOCARRO, CAMPERO, CAMIONETA Y MICROBUS	29-04-2027	PUBLICO





ESTA LICENCIA ES VALIDA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

LC07002360171

La República de Colombia

El Departamento de Sucre

Por su conducto de la

Institución Educativa

Dulce Nombre de Jesús

Confiere a

Leonardo José Sequea del Toro

identificado con C.C. No. 1.104.420.605 de Sincelejo

El Título de

Bachiller Académico

Se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley 115 de 1994 y el Decreto Nacional 1860 de 1994 y de conformidad con el Proyecto Educativo Institucional

Aprobado por el Acta No. 007 del mes de Agosto de Diploma No. 063 y del Folio No. 183 del libro de actas generales de Graduados No. 004

Dado en Sincelejo a los 6 días del mes de Diciembre de 2005

Rector

Secretaria

INSTITUCIÓN EDUCATIVA
DULCE NOMBRE DE JESUS
NIT. 823001921
CODIGO DANE 170001003847

Aprobada por la Secretaría de Educación Departamental, según resoluciones No. 3521 de Octubre 12 de 1999 y 2191 de Nov. 20 de 2006 y el Decreto No. 0597 de Oct. 30 de 2002

Registro Educativo No. 01-03-01-1-1092
Aprobación Oficial de Educación Básica Secundaria según Resolución 3521 de Octubre de 2002, Media Vocacional mediante Resolución No.1993 de Noviembre de 1996, y reconocida como Institución Educativa con los niveles de Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional mediante Decreto No. 0597 de 2002 emanada de la Secretaría de Educación Departamental.

ACTA INDIVIDUAL DE GRADUACIÓN N° 065

INSTITUCION EDUCATIVA DULCE NOMBRE DE JESUS SINCELEJO (Sucre), fundamentada en la ley 115 de 1994, Reestructurada según Decretos Ordenanzales N° 0882 de diciembre 26 de 1996 y el modificatorio N° 0493 de octubre 6 DE 1996, Aprobación Oficial de Educación Básica Secundaria según Resolución 3521 de Octubre de 2002, Media Vocacional mediante Resolución No. 2191 de Noviembre de 2002, y reconocida como Institución Educativa con los niveles de Preescolar, Básica Primaria, Básico Secundaria y Media Vocacional mediante Decreto No. 0597 de 2002 emanada de la Secretaría de Educación Departamental.

En la ciudad de Sincelejo, Sucre, República de Colombia, a los seis (06) días del mes de diciembre de 2008, la Institución Educativa Dulce Nombre de Jesús de Sincelejo, debidamente autorizada, celebró sesión solemne y pública, presidida por la especialista YOLANDA FLOREZ DURAN, Rector y NOHEMI LOPEZ MAHECHA, en calidad de Secretaria habilitada y pagadora con el objeto de titular a los estudiantes que cursaron y aprobaron los estudios y cumplieron los demás requisitos establecidos en el Proyecto Educativo Institucional.

Comprobado el lleno de los anteriores requisitos se procedió a otorgar el título:

Bachiller Académico

a:

LEONARDO JOSÉ SEQUEA DEL TORO

C.C. N° 1.104.420.688 DE SINCELEJO

Es fiel copia tomada del libro de Acta General N° 03, acta N° 063, Folio 183 de diciembre 6 de 2008.

Para constancia, se firma y sella en Sincelejo, por la especialista, Yolanda Flórez Durán, Rector y Nohemí López Mahecha, Secretaria, a los 6 días del mes de diciembre de 2008

YOLANDA FLOREZ DURAN
Rectora

NOHEMI LOPEZ MAHECHA
Secretaria General

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE **COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1**

DEBE A:

WALBER MELET QUINTO GOMEZ

C.C. N° 85, 471,900

La suma de **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MTCE ($ 1.950.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO LOGISTICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

WALBER MELET QUINTO GOMEZ
C.C. N° 85, 471,900

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR WALBER MELET QUINTO GOMEZ CC. 85.471.900

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, WALBER MELET QUINTO GOMEZ con CC. 85.471.900, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Logístico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MCTE ($1.950.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vinculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

WALBER MELET QUINTO GOMEZ
CC. 85,471,900

PAGOSIMPLE |

AUTOLIQUIDACIÓN CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-06-30, 11:55:09 AM **Tipo Planilla:** I: PLANILLA INDEPENDIENTES **Número Planilla:** 1058745411

Periodo Cotización: junio de 2025 **Periodo Servicio:** junio de 2025

PAGADO 30/06/2025

APORTANTE

	WALBER MELET QUINTO GOMEZ		
	CC85471900	**Dirección**	Calle 7 10 -61
esa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3116643579
	NATURAL	**Forma Presentación**	ÚNICO
	SANTA MARTA	**Departamento**	MAGDALENA
e Legal		**Identificación**	
	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

EL APORTANTE

s del Afiliado			Novedades	Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Nros y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante		Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte Mineducación	Total
MELET QUINTO	30	00		[illegible]	$ 1.123.500	$ 227.800	[illegible]	$ 1.423.500	$ 176.000	1.044	$ 1.123.500	$ 11.600	[illegible]	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 420.400

S

IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Cajas	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Cajas	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	(Incapacidades, Licencias, Saldos a Favor) EPS	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 0	$ 227.800	$ 176.000	$ 11.600	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 420.400	$ 0	$ 420.400

rvicio FenoSIMPLE: Bogotá 601 4446634 - Cali: 602 5540377 - Medellín: 604 5146969 - Bucaramanga: 607 6439090 - Cartagena: 605 6915444 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3618656 - Resto del País: 018000 971 571 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir asegúrese que es realmente necesario. Piense en el medio ambiente está en nuestras manos



Walber Melet

QUINTO GOMEZ

3176331500

walberquintogomez@gmail.com

Calle 7 # 10-61
Pescaito

Sobre mí

Caracterizado por ser una persona con sentido de la responsabilidad, altamente eficiente, muy puntual y perseverante con todos los deberes, sean propios o asignados.
Sin embargo indistintamente puedo desenvolverme con eficacia en cualquier área perteneciente a mis estudios, conocimientos y experiencias.

Experiencia laboral

- Ventas asesorías
- Docencia
- Educación
- Administración Organizacional
- Mercadeo y logística
- Asesorías

Datos académicos

Enseñanza

- **titulo** MAESTRO BACHILLER - promoción: 1992
- **otorgado** Escuela Normal Nacional para Varones de Sta Mta

- **Titulo** BASICA PRIMARIA- promocion 1985
- **Otorgado** colegio ESPIRITU SANTO - Sta Mta

OTROS ESTUDIOS

- Auxiliar de drogueria: Gabriel Angulo 1995
- Visitador médico: Academia SILUET 2000 - Santa Marta 2002
- Mercadeo y publicidad: S.E.N.A - Santa Marta - 2000
- Atención al cliente: S.E.N.A - Santa Marta - 2000
- Manejo de programas: S.E.N.A - Microsoft Office 2010
- Seguros en general: MAPFRE Seguros - Santa Marta - 2011
- Administración financiera y de negocios: Politecnico de Cundinamarca - 2016
- Administración de empresa: Universidad CUN - 2018
- Sistema de seguridad social en salud: S.E.N.A - 2019

INSTRUCTOR EN TECNICAS DE CONDUCCION CATEGORIA B1
Centro de enseñanza automovilistica aprendamos Ltda.
Modalidad: Formación de instructores en técnica de conducción a nivel integral teorico practico
resolucion: 0003111 del 27 de julio del 2011
Intensidad horaria: 90 horas teóricas y 60 prácticas para un total de 150 horas
Ciudad: Valledupar - Cesar

Walber Melet

QUINTO GOMEZ

Asistencia a eventos y seminarios

- Capacitación en la parte maritima: Capitania de puerto
- Capacitaciones de seguros en general: MAPFRE Seguros
- Capacitaciones en Salud: Saludcoop EPS
- Capacitación en finanzas: Universidad del Magdalena
- Capacitación en legislación: Politecnico de Cundinamarca
- Capacitación en Matemática financiera: Politecnico de Cundinamarca
- Capacitación en ARL (riesgos laborales): MAPFRE Seguros
- Capacitación en Seguros de vida: Allianz Seguros - Santa Marta
- Capacitación en Logisticas: Politecnico de Cundinamarca
- Capacitación en Liderazgo y emprendimiento: Politecnico de Cundinamarca

Experiencia laboral

Empresa: Sport Car S.A.S
Cargo: instructor teórico practico B1 (particular) C1 (Publico)
Jefe Inmediato: Luis Manuel Correa G.
Periodo: 17 /04/2024 -Actualidad
Celular: 3187855123-6054372045
Ciudad: Santa Marta.

Empresa: Escuela de Manejo Santa Marta SAS
Cargo: Docente e instructor de Manejo
Jefe inme d i a t o : C l a u d i a G u e v a r a Daniel Martinez **Periodo:** 3/05/ 2021 - 31/12/ 2023
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Patio Rumbero Los Pololos
Cargo: Administrador
Jefe inme d i a t o : Yesid Gomez Medina
Periodo: 2019-2021
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Activame Movistar SAS
Cargo: Administrador de tienda Movistar Santa Marta
Jefe inme d i a t o : Wilson Medina Collante
Periodo: 2017-2019
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Gestión Maritima SAS
Cargo: Gerente General
Jefe inme d i a t o : Walber Quinto Gómez
Periodo: 2010-2016
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Capitania de Puerto
Cargo: Inspector de Playa
Jefe inme d i a t o : Juan Francisco Herrera Leal
Periodo: 2009-2011
Ciudad: Santa Marta

Walber Melet

QUINTO GOMEZ

Experiencia laboral

Empresa: MAPFRE Seguros SA
Cargo: Asesor de seguros
Jefe inmediato: Laura Santos Guevara
Periodo: 2009-2014
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Allianz Seguros SA
Cargo: Asesor de Seguros
Jefe inmediato: Juan Carlos Zúñiga Vives
Periodo: 2011-2012
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Saludcoop EPS
Cargo: Asesor comercial
Jefe inmediato: María del Pilar Acevedo Acevedo
Periodo: 2003-2008
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Laboratorios tecnoquímicas SA
Cargo: Consultor, mercaderista, asesor, ejecutivo de cuenta
Jefe inmediato: Helmes Jain Carballo
Periodo: 1997-2003
Ciudad: Santa Marta

Empresa: Colgate Palmolive SA
Cargo: Mercaderista
Jefe inmediato: Jonny Jurado
Periodo: 1996-1997
Ciudad: Santa Marta

Walber Melet

QUINTO GOMEZ

Referencias Personales

- **CLAUDIA PEREZ BAUTISTA**

  Tesorera de Trasporte Sensación sas
  Telefonos: 3205713937 - 3113802944

- **EDILBERTO HERNÁN NUÑEZ BONILLA**

  Coordinador y Docente - I.E.D Edgardo Vives Campo
  Telefono-celular: 3225127497 - 3004292014

- **KISSY PAMELA ARVILLA GOMEZ**

  Administradora de Empresas
  Telefono-celular: 3014000739 - 3148543913

- **FREDDY ALBERTO QUINTO GOMEZ**

  Arquitecto y gerente de proyectos
  Telefono-celular: 3183651472 - 3003169509

- **JOSE DANIEL HENRÍQUEZ QUINTO**

  Administrador y Regente de Droguerías
  Telefono-celular: 4306285 - 3168630411 - 3016367847

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

2. Concepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 15124513257

(415)7707212489984(8020) 0000015124513325 7

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)	6. DV	12. Dirección seccional	14. Buzón electrónico
8 5 4 7 1 9 0 0	3	Impuestos y Aduanas de Santa Marta 1 9	

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de Identificación
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	8 5 4 7 1 9 0 0

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Magdalena 4 7	Santa Marta 0 0 3

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
QUINTO	GOMEZ	WALBER	MELET

35. Razón social

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Magdalena 4 7	Santa Marta 0 0 3

41. Dirección principal: CL 07 10 61

42. Correo electrónico: walberquintogomez@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
	3 1 7 5 2 3 1 3 0 0	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
8 5 5 9	2 0 1 1 1 1 0 4						

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Usuarios aduaneros

54. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 / 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma	56. Tipo	Servicio	1	2	3
		57. Modo			
		58. CPC			

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] 60. No. de Folios: 0

La información suministrada a través de formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT) tendrá carácter de declaración y vinculará en caso de consistir en actividad en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y aceptó la política de tratamiento de datos Ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada

984. Nombre: WALBER MELET QUINTO GOMEZ

985. Cargo: CONTRIBUYENTE

COPIA CERTIFICADO DOCUMENTO SIN COSTO

La

Escuela Normal para Varones

DE SANTA MARTA

Aprobada por resolución 1324 del 7 de Noviembre de 1950 emanada del Ministerio de Educación Nacional

Confiere a:

WALBER MELET QUINTO GOMEZ

Identificado con T.I. No. 1306032-30242 de STA MTA

El título de

MAESTRO BACHILLER

Por haber cursado y aprobado los estudios correspondientes al Nivel de Educación Media Vocacional, según los planes y programas vigentes

Rector

Secretario

Dado en Santa Marta a 4 de Diciembre de 19 91

Anotado al folio 2.197 libro de registro No. 5 Reg. No. 53159

Secretario de Educación.

Santa Marta, 4 de Dic. de 19 91

Powered by CamScanner

RESOLUCION No. 2150 DE 1.98 ____

Por la cual se inscribe a un educador en el Escalafón Nacional Docente.

LA JUNTA NACIONAL DE ESCALAFON

en uso de las facultades que le confiere el Art. 19 del Decreto Extraordinario 2277 de Septiembre 14 de 1.979, en concordancia con el Decreto reglamentario 259 del 6 de Febrero de 1.981,

CONSIDERANDO :

Que de conformidad con las normas ya mencionadas, corresponde a la Junta Seccional de Escalafón el estudio, tramitación y decisión de las solicitudes para "INSCRIPCION" en el Escalafón Nacional Docente de los educadores oficiales y no oficiales.

Que el educador presentó los documentos exigidos por el Art. 2o. del Decreto 259 de 1.981 con la certificación del Título de MAESTRO BACHILLER

y curso de ingreso. Especialidad PRIMARIA

RESUELVE :

ARTICULO PRIMERO. Inscribir en el Grado (UNO) (1)
(LETRAS) (NUMERO)

del Escalafón Nacional Docente al educador

QUINTO GOMEZ WALBER MEL... c.c. 750602-30242 de Santa Marta

ARTICULO SEGUNDO. Fecha en que se empieza a contar el tiempo de servicio docente para el ascenso XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

ARTICULO TERCERO. La presente Resolución surte efectos fiscales a partir de XXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Politécnico de Cundinamarca

Aprobación Oficial Res 0338 Abril 29 de 2013 – Res 0539 Junio 14 de 2013

ACTA DE CERTIFICACION No .

20170520_85471900_

Fecha: __ MAYO 20 DE 2017__

En la Ciudad de Santa Marta, Distrito turístico Cultural e Histórico DTCH, Departamento del Magdalena, República de Colombia, a los **VEINTE (20) DIAS DEL MES DE MAYO DE 2017**, y con autorización de la Secretaria de Educación Distrital de Santa Marta, bajo la dirección de la Licenciada Yeleinis Tatiana Torres Coquies se celebró sesión solemne y pública, con objeto de otorgar la certificación en **TECNICO LABORAL POR COMPETENCIAS EN GESTIÓN EN ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS** a los estudiantes relacionados en el Acta General de Certificación correspondiente semestre lectivo 1 - 20170520

Comprobado el cumplimiento de los requisitos legales y los establecidos en el Proyecto Educativo Institucional de la Corporación Politécnico de Cundinamarca, confiere la certificación en:

TÉCNICO LABORAL POR COMPETENCIAS EN GESTIÓN EN ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

A: QUINTO GÓMEZ WALBER MELET
DOCUMENTO: C.C 85471900

El (la) estudiante emitió el juramento de rigor por el que se comprometió a ejercer su competencia laboral con responsabilidad y honradez, de conformidad con la Constitución, las Leyes de la República de Colombia, poner todo empeño en el desarrollo del país y de sus instituciones, brindar generoso apoyo a los programas de justicia social y dignificación de la persona humana y llevar siempre en alto el nombre y los principios de la Corporación Politécnico de Cundinamarca. Seguidamente el presidente de la ceremonia de certificación procedió a la entrega de la Certificación.

Para constancia se expide y firma la presente Acta, válida para todos los efectos correspondientes.

Fdo. Yeleinis Tatiana Torres Coquies (hay un sello)

(Válido únicamente con firmas y sellos en original, no válido si se presenta en fotocopia)
Para comprobación de veracidad de este documento por favor llamar al (095) 4203113 o correo admin@politecnicodecundinamarca.com)

Es fiel copia tomada del original, expedida en la ciudad de Santa Marta a los **14 DIAS DEL MES DE JUNIO de 2017**

La Directora General

Yeleinis Tatiana Torres Coquies

admin@politecnicodecundinamarca.com
Calle 11 d No 22 90

Powered by CamScanner

No. 0330

REPUBLICA DE COLOMBIA

Institución de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano
Centro de Enseñanza Automovilística
APRENDAMOS Ltda.

Registrada según Resolución 0001111 del 27 de Julio de 2016 del Ministerio de
Registro de programas para la formación de instructores, según Resolución 1047 del 26 de Agosto de 2019 de la Secretaría de Educación del Municipio de Valledupar
Certificado por ICONTEC mediante Certificado de Conformidad CEA 012-1

Teniendo en cuenta que

WALBER MELET QUINTO GOMEZ

Identificado con Cédula de Ciudadanía No 85.471.900 expedida en Santa Marta
Portador de la Licencia de Conducción No 85471900 Categoria B1

Terminó satisfactoriamente los objetivos y fue aprobado en todos los exámenes y pruebas exigidas de acuerdo al programa **FORMACIÓN DE INSTRUCTORES EN TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN**, por lo que se le otorga el presente Certificado de

INSTRUCTOR EN TECNICAS DE CONDUCCION CATEGORIA B1

Con intensidad horaria de **90** horas teorías y **60** horas prácticas para un total de **150** horas

En constancia, se firma y sella en Valledupar a los 26 días del mes de Marzo de 2021

Representante Legal

Coordinador Académico

Registrado en el Libro No. 10 Folio No. 21

RUNT

CERTIFICADO DE CAPACITACIÓN EN TÉCNICAS, PEDAGÓGICAS, NORMAS DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Nro 17947083

CIUDAD VALLEDUPAR **FECHA** 26/03/2021

El centro de enseñanza automovilística

NOMBRE DEL CENTRO DE CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA APRENDAMOS LTDA

TIPO DE IDENTIFICACION NIT **NRO. IDENTIFICACIÓN** 800.170.208 **CIUDAD** VALLEDUPAR

CERTIFICA QUE

NOMBRES WALBER **APELLIDO** QUINTO

TIPO DE IDENTIFICACION C.C. **NRO. IDENTIFICACIÓN** 85.471.900 **CIUDAD** SANTA MARTA

Ha realizado 60 horas practicas 90 horas teóricas y 0 horas taller

como requisito para aspirar a una licencia de instructor de categoría B1

El presente certificado es válido hasta la fecha 26/03/2022

Se expide la presente certificación a los 26 del mes de MARZO del año 2021

Expedido por

CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA APRENDAMOS LTDA

Los datos contenidos en el presente documento son informativos y no reemplazan las autorizaciones otorgadas por las autoridades de tránsito, ni el procesamiento y atención de los trámites sujetos al registro en el RUNT.

La movilidad es de todos | Mintransporte

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE

CERTIFICACIÓN DE INSTRUCTOR EN CONDUCCIÓN
(PLAN CONTINGENCIA 2019)



Certificado No. 44455

TIPO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD(*) C.C. NÚMERO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD 85471900
(*) C.C - Cédula de Ciudadanía C.E - Cédula de Extranjería T.I - Tarjeta de identidad

QUINTO	GOMEZ
PRIMER APELLIDO	SEGUNDO APELLIDO
WALBER MELET	
NOMBRE(S)	

CATEGORIAS AUTORIZADAS							
A1	B1	C1	A2	B2	C2	B3	C3
	X						

CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA QUE REPORTA
CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA APRENDAMOS LTDA

FECHA EXPEDICIÓN			FECHA VENCIMIENTO		
DÍA	MES	AÑO	DÍA	MES	AÑO
30	4	2021	30	4	2026

NÚMERO SOLICITUD RUNT
154136355

DIRRECCIÓN TERRITORIAL
DIRECCION TERRITORIAL ATLANTICO

PATRICIA HURTADO
NOMBRE Y FIRMA DEL DIRECTOR TERRITORIAL

NOMBRE DE QUIEN ELABORÓ:
ELIZABETH MARIA RIOS SALAS
FECHA ELABORACIÓN: 30/04/2021

La presente Certificación de instructor se emite con ocasión a la Declaratoria de Emergencia Económica, Social y Ecológica por causa del Coronavirus COVID-19, de acuerdo a lo establecido en el Parágrafo Segundo de la Resolución No. 20203040001316 del 27-04-2020

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID

C.C. N° 1.063.726.406

La suma de **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MTCE ($ 1.950.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO LOGISTICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

Miguel Espitia.

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID
C.C. N° 1.063.726.406

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR LEONARDO JOSE SEQUEA DEL TORO CC. . 1.104.420.688

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, ,MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID identificada con CC. 1.063.726.406, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Logistico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MCTE ($1.950.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

Miguel ESPITIA

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID
CC.1.063.726.406

Simple

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-07-01, 09:08:14 AM Tipo Planilla: E PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 38124539

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 01/07/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID		
Documento	CC1063726406	**Dirección**	Calle 25 14 – 34
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3118946874
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	CERETE	**Departamento**	CORDOBA
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																				Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	IGE	LMA	VSP	SLN	IGE	VAC	AVP	VCT	IRP	Días ARP	Días ERP	Días IGE	Días LMA	Días SLN	Días VAC	Días VCT	Días AVP	Días IRP	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte SENA	Aporte ICBF	ESAP	Aporte Min Educación	Total
1063726406	MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID	59	0										1	30	0	0	0	0	0	0	0	COLPENSIONES	$ 1.423.500	$ 227.760	SANITAS EPS	$ 1.423.500	$ 170.820	12%	$ 1.423.500	$ 14.940	ADMINISTRADORA COLOMBIANA DE PENSIONES COLPENSIONES	0	0	0	0	0	0	$ 426.000

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Caja	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Caja	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Independientes, Licencias, Saldos a Favor EPS	Hospitalarios ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 0	$ 227.760	$ 170.820	$ 14.940	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 413.520	$ 0	$ 426.000

Líneas de Servicio FonoSIMPLE: Bogotá 601 4446824 - Cali: 602 3540577 - Medellín: 604 5146669 - Bucaramanga: 607 6438000 - Cartagena: 605 6945444 - Pereira: 606 3402562 - Barranquilla: 605 3610150 - Resto del País: 01 8000 911 877 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Protejer el medio ambiente está en nuestros manos.

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID



DATOS PERSONALES

NOMBRE:	Miguel José Espitia Madrid
DOCUMENTODEIDENTIDAD:	**1**063 726406 Moñitos-Córdoba
FECHADENACIMIENTO:	9 dejunio de1995
LUGARDENACIMIENTO:	Cereté-Córdoba
ESTADOCIVIL:	Soltero
DIRECCIÓN:	Cereté-Córdoba
TELÉFONO:	**3206406635**
E-MAIL	migueljoseespitia@hotmail.com

ESTUDIOS

TÉCNICO: Servicio Nacional de Aprendizaje(SENA)
Técnico en seguridad ocupaciona
Año de Inicio2015

ESTUDIOSECUNDARIO: Institución educativa las flores

ESTUDIOPRIMARIO: Institución educativasanta teresa Cerete-Córdoba

REFERENCIA PERSONAL

DIANIS KARINA PUCHE MADRID
Título: Ingeniera agrónoma
Cargo actual:
Ingeniera agrónoma
Teléfono:
3002046848

DIANIS MADRID AYALA
Titulo: (Comerciante independiente)
Cargo actual: Comerciante
Telefono:
302591862

MIGUELJOSEESPITIAMADRID

Cédula de ciudadanía:1063726406



FECHA DE NACIMIENTO 09-JUN-1995
CERETE
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.70 ESTATURA
A+ G.S. RH
M SEXO
23-AGO-2013 MOÑITOS
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICIÓN
INDICE DERECHO
A-1302700-00867721-M-1063726406-20161122 0052251377G 1 45466796



REPÚBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA
NUMERO 1.063.726.406
ESPITIA MADRID
APELLIDOS
MIGUEL JOSE
NOMBRES
Miguel ESPITIA
FIRMA

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

3. Concepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 14942123472

(415)7707212489984(8020) 000001494212347 2

5. Número de Identificación Tributaria (NT)	6. DV	12. Dirección seccional	14. Buzón electrónico
1 0 6 3 7 2 6 4 0 6	3	Impuestos y Aduanas de Montería 1 2	

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	1 0 6 3 7 2 6 4 0 6

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Cordoba 2 3	Montos 0 0 1

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
ESPITIA	MADRID	MIGUEL	JOSE

35. Razón social

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Cordoba 2 3	Cerete 5 5 0

41. Dirección principal: CL 21 12 25

42. Correo electrónico: miguelioseespitia@hotmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
	3 2 0 6 4 0 6 6 3 5	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica				Ocupación	
Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades			
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
7 4 9 9	2 0 1 7 1 0 0 7						

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Usuarios aduaneros

54. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma	56. Tipo	Servicio	1	2	3
		57. Modo			
		58. CPC			

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] 60. No. de Folios: 0

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz, en virtud de constituir mendacidad en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios y de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.9 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera el formulario al momento en usuario ha informado y aceptado la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

984. Nombre: MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID

985. Cargo: CONTRIBUYENTE

COPIA CERTIFICADO DOCUMENTO SIN COSTO

ACTA DE GRADO

INSTITUCIÓN EDUCATIVA
LAS FLORES

LORICA - CÓRDOBA

Dirección: Corregimiento Las Flores Dane: 223417001998

En Lorica, Departamento de Córdoba a los 28 días del mes de Abril de 2014 se formalizó la graduación de los alumnos del último grado, de la INSTITUCIÓN EDUCATIVA "LAS FLORES", Institución Aprobada según Resolución No. 1636 de Noviembre 16 de 2011 de la Secretaría de Educación Municipal de Lorica, para otorgar el título de bachiller en la modalidad ACADÉMICO.

Comprobada la situación legal y académica de cada uno de los estudiantes que cursaron y aprobaron los estudios de Educación Media Académica, se procedió a otorgar el título de **BACHILLER ACADÉMICO** al graduado cuyos nombres, apellidos y número de documento de identificación se relaciona a continuación:

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID

IDENTIFICADO(A) CON C.C. No. 950601706O DE CERETE

Es fiel copia tomada del libro de Actas Generales de Graduación, Acta No. 011, Folio No. 012 de Abril 28 de 2014, comienza con el nombre de JANIER JAVIER BARRIOS LOPEZ y se cierra con el nombre de MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID

Dada en Lorica - Córdoba a los 28 días del mes de Abril de 2014

FIRMADO

NORBERTO AMANCIO HERAZO BRUCE
C.C. No. 10.575.512 de Lorica
Rector

UEC

Y EN SU NOMBRE LA:

INSTITUCIÓN EDUCATIVA
LAS FLORES
LORICA - CÓRDOBA

APROBADA SEGÚN DE LA SECRETARIA DE EDUCACION MUNICIPAL
DEL LORICA, SEGÚN RESOLUCIÓN No. 1636 DE NOVIEMBRE 16 DE 2011

Confiere a:

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID
IDENTIFICADO CON C.C. No. 95060917960 DE CERETE

EL TITULO DE:

BACHILLER ACADÉMICO

POR HABER CULMINADO LOS ESTUDIOS CORRESPONDIENTES AL NIVEL DE EDUCACIÓN MEDIA ACADÉMICA Y CUMPLIDO TODOS LOS REQUISITOS DE PROMOCION ADOPTADOS POR EL ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO EN SU PROYECTO EDUCATIVO INSTITUCIONAL (P.E.I.) DE ACUERDO A LA LEY Y LAS NORMAS REGLAMENTARIAS

Anotado en el Control Interno del Plantel

Libro No. 01 Folio No. 311 Diploma No. 1

Dado en Lorica - Córdoba, a los 28 días del mes de Abril de 2014

NORBERTO AMANCIO HERAZO BRUCE
C.C. No. 10.575.512 de Lorica
RECTOR

Libertad y orden
REPUBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace constar que

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID

Con Cedula de Ciudadania No. 1.065.726.406

Cursó y aprobó la acción de Formación

AVANZADO TRABAJO SEGURO EN ALTURAS

con una duración de 40 horas

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en Cereté, a los doce (12) días del mes de noviembre de dos mil quince (2015)

Firmado Digitalmente por
JOSE NICOLAS BARRIOS SIERRA
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE - SENA
Autenticidad del Documento
Bogota - Colombia

JOSE NICOLAS BARRIOS SIERRA
Subdirector
CENTRO AGROPECUARIO Y DE BIOTECNOLOGIA EL PORVENIR
REGIONAL CORDOBA

32114115 - 12/11/2015
FECHA REGISTRO

La autenticidad de este documento puede ser verificada en el registro electrónico que se encuentra en la página web http://certificados.sena.edu.co, bajo el número 9115001079404CC10e172b40bc.



Libertad y orden
REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En Cumplimiento de la Ley 119 de 1994 y en atención a que

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID

Con Cedula de Ciudadania No. 1.063.726.406

Cursó y aprobó el programa de Formación Profesional Integral y cumplió con las condiciones requeridas por la entidad, le confiere el

Titulo de

TÉCNICO EN

SEGURIDAD OCUPACIONAL

En testimonio de lo anterior, se firma el presente Título en Cereté, a los dos (2) días del mes de abril de dos mil diecisiete (2017)

Firmado Digitalmente por
JOSE NICOLAS BARRIOS SIERRA
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE - SENA
Autenticidad del Documento
Bogotá - Colombia

JOSE NICOLAS BARRIOS SIERRA
Subdirector CENTRO AGROPECUARIO Y DE BIOTECNOLOGIA EL PORVENIR
REGIONAL CORDOBA

VINCULOS Y ENLACES S.A.S

CERTIFICA

Que el señor **MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID**, identificado con la cédula de ciudadanía número 1.063.726.406, laboró con VINCULOS Y ENLACES SAS como empleado en misión en DISTRACOM S.A., desde el 22 de Mayo de 2014, hasta el 22 de Septiembre de 2014, ocupando el cargo de Vendedor de Servicio.

Cualquier inquietud con gusto lo atenderemos al Tel. 7910081, cel. 3108476431-3205931680.

Este certificado se expide a solicitud del interesado, en Montería a los 06 días del mes de Agosto de 2015.

Atentamente,

ADAN HERRERA ROMERO
Coordinador Administrativo

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE CONDUCCIÓN

Libertad y Orden

No. 1063726406



NOMBRE

MIGUEL JOSE ESPITIA MADRID

FECHA DE NACIMIENTO
09-06-1995

SANGRE-RH
A+

FECHA DE EXPEDICIÓN
06-06-2022

RESTRICCIONES DEL CONDUCTOR

ORGANISMO DE TRÁNSITO EXPEDIDOR
INST TTOyTTE DE CERETE

CATEGORIAS AUTORIZADAS

CATEGORIA	CLASE DE VEHICULO	VIGENCIA	SERVICIO
B1	AUTOMÓVIL, MOTOCARRO, CUATRIMOTO, CAMPERO, CAMIONETA Y MICROBUS.	06-06-2032	PARTICULAR
C1	AUTOMÓVIL, MOTOCARRO, CAMPERO, CAMIONETA Y MICROBÚS.	06-06-2025	PUBLICO



ESTA LICENCIA ES VALIDA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

LC07000882852

Montería, enero del 2024

A QUIÉN INTERESE

HAGO CONSTAR:

Que el Sr. **Miguel José Espitia Madrid** identificado con **CC. 1063726406**, quien laboró en esta empresa como conductor durante cinco **(5)** meses demostrando durante este tiempo ser una persona responsable, proactiva, servicial, colaboradora, y comprometida con cada una de sus funciones.

Siempre ha manifestado preocupación por mejorar, capacitarse y actualizar sus conocimientos, por tal razón recomiendo para cualquier actividad, responsabilidad y tarea que le sea asignada.

Sin añadir otra palabra y esperando que la presente sea tomada en cuenta hago extensiva estas palabras de recomendación, dejo mi número de contacto para cualquier información de interés (3135464352).

Para mayor constancia se firma a los nueve (9) días del mes de enero del 2024.

Atentamente,

ADER A. NEGRETE NEGRETE
Representante Legal

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO

C.C. N° 1.193.223.948

La suma de **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MTCE ($ 1.950.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO LOGISTICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

Jairo Solorzano

JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO
C.C. N° 1.193.223.948

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO CC. 1.193.223.948

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO con CC. 1.193.223.948, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Logístico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MCTE ($1.950.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vinculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

Jairo Solorzano

JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO
CC.1.193.223.948

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-07-07, 09:54:01 AM Tipo Planilla: I PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 35134783

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 07/07/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO		
Documento	CC1193223948	**Dirección**	Calle 25 41 - 42
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3226426882
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	SAN MARCOS	**Departamento**	SUCRE
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																			Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales					Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	IGE	RET	VSP	TDE	TAE	TDP	TAP	VST	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	Días IRP	Días PENS	Días SLN	Días AVP	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte ICBF	Aporte SENA	ESAP	Aporte Men Educación	Total
1193223948	JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO	59	00															1	30	30	0	0	COLPENSIONES	$ 1.423.500	$ 427.000	COLPENSIONES	$ 1.423.500	$ 119.500	1,044	$ 1.423.500	$ 14.900	CAJACOPI ATLANTICO FF	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 560.900

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Cajas	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Cajas	Aportes SENA	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Men Educación	Incapacidades, Licencias, Subsidios y Fuero 1/75	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 1.423.500	$ 0	$ 427.000	$ 119.500	$ 14.900	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 560.900	$ 0	$ 560.900

Líneas de Servicio PagoSIMPLE: Bogotá 601 4486636 - Cali: 602 5546577 - Medellín: 604 5146565 - Bucaramanga: 607 6438000 - Cartagena: 605 6943444 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3618650 - Resto del País: 018000 971 975 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de la SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Protejer el medio ambiente está en nuestras manos.

Libertad y Orden

FORMATO ÚNICO

HOJA DE VIDA

Persona Natural

(Leyes 190 de 1995, 489 y 443 de 1998)

1 DATOS PERSONALES

PRIMER APELLIDO	SEGUNDO APELLIDO (O DE CASADA)	NOMBRES
SOLORZANO	CUADRADO	JAIRO LUIS

DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN: C.C (X) C.E ( ) PAS ( ) No. 1.193.223.948

SEXO: F ( ) M (X)

NACIONALIDAD: COL. (X) EXTRANJERO ( ) PAÍS: COLOMBIA

LIBRETA MILITAR: PRIMERA CLASE ( ) SEGUNDA CLASE ( ) NÚMERO ____ D.M ____

FECHA Y LUGAR DE NACIMIENTO

FECHA: DÍA 30 MES 04 AÑO 2001

PAÍS: COLOMBIA

DEPTO: SUCRE

MUNICIPIO: SAN MARCOS

DIRECCIÓN DE CORRESPONDENCIA

PAÍS: COLOMBIA DEPTO: SUCRE

MUNICIPIO: SAN MARCOS

TELÉFONO: 3113549865 EMAIL: jairoluissocu30@gmail.com

2 FORMACIÓN ACADÉMICA

EDUCACIÓN BÁSICA Y MEDIA

MARQUE CON UNA X EL ÚLTIMO GRADO APROBADO (LOS GRADOS DE 1o. A 6o. DE BACHILLERATO EQUIVALEN A LOS GRADOS 6o. A 11o. DE EDUCACIÓN BÁSICA SECUNDARIA Y MEDIA)

EDUCACIÓN BÁSICA											TÍTULO OBTENIDO
PRIMARIA					SECUNDARIA				MEDIA		FECHA DE GRADO
1o.	2o.	3o.	4o.	5o.	6o.	7o.	8o.	9o.	10	11 X	MES 12 AÑO 2017

EDUCACION SUPERIOR (PREGRADO Y POSTGRADO)

DILIGENCIE ESTE PUNTO EN ESTRICTO ORDEN CRONOLÓGICO, EN MODALIDAD ACADEMICA ESCRIBA:

TC (TECNICA), **TL** (TECNOLOGICA), **TE** (TECNOLÓGICA ESPECIALIZADA), **UN** (UNIVERSITARIA),
ES (ESPECIALIZACIÓN), **MG** (MAESTRÍA O MAGISTER), **DOC** (DOCTORADO O PHD).

RELACIONE AL FRENTE EL NÚMERO DE LA TARJETA PROFESIONAL (SI ÉSTA HA SIDO PREVISTA EN UNA LEY).

MODALIDAD ACADÉMICA	No. SEMESTRES APROBADOS	GRADUADO SI	GRADUADO NO	NOMBRE DE LOS ESTUDIOS O TÍTULO OBTENIDO	TERMINACIÓN MES	TERMINACIÓN AÑO	No. DE TARJETA PROFESIONAL
PRESENCIAL	3 SEMESTRE	X		Asistente Administrativo	07	2019	No aplica
Presencial	8 semestre	X		CONTADURIA PUBLICA	12	2023	EN PROCESO
Virtual	1 semestre	X		Diplomado Hacienda Pública	09	2024	No aplica

ESPECIFIQUE LOS IDIOMAS DIFERENTES AL ESPAÑOL QUE: HABLA, LEE, ESCRIBE DE FORMA, REGULAR (R), BIEN (B) O MUY BIEN (MB)

IDIOMA	LO HABLA R	LO HABLA B	LO HABLA MB	LO LEE R	LO LEE B	LO LEE MB	LO ESCRIBE R	LO ESCRIBE B	LO ESCRIBE MB

FORMATO ÚNICO

HOJA DE VIDA

Persona Natural

(Leyes 190 de 1995, 489 y 443 de 1998)

3 EXPERIENCIA LABORAL

RELACIONE SU EXPERIENCIA LABORAL O DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN ESTRICTO ORDEN CRONOLÓGICO COMENZANDO POR EL ACTUAL.

EMPLEO ACTUAL O CONTRATO VIGENTE

EMPRESA O ENTIDAD	*PÚBLICA*	*PRIVADA*	*PAÍS*

DEPARTAMENTO	*MUNICIPIO*	*CORREO ELECTRÓNICO ENTIDAD*

TELÉFONOS	*FECHA DE INGRESO*	*FECHA DE RETIRO*
	DÍA MES AÑO	DÍA MES AÑO

CARGO O CONTRATO ACTUAL	*DEPENDENCIA*	*DIRECCIÓN*

EMPLEO O CONTRATO ANTERIOR

EMPRESA O ENTIDAD	*PÚBLICA*	*PRIVADA*	*PAÍS*

DEPARTAMENTO	*MUNICIPIO*	*CORREO ELECTRÓNICO ENTIDAD*

TELÉFONOS	*FECHA DE INGRESO*	*FECHA DE RETIRO*
	DÍA MES AÑO	DÍA MES AÑO

CARGO O CONTRATO	*DEPENDENCIA*	*DIRECCIÓN*

EMPLEO O CONTRATO ANTERIOR

EMPRESA O ENTIDAD	*PÚBLICA*	*PRIVADA*	*PAÍS*

DEPARTAMENTO	*MUNICIPIO*	*CORREO ELECTRÓNICO ENTIDAD*

TELÉFONOS	*FECHA DE INGRESO*	*FECHA DE RETIRO*
	DÍA MES AÑO	DÍA MES AÑO

CARGO O CONTRATO	*DEPENDENCIA*	*DIRECCIÓN*

EMPLEO O CONTRATO ANTERIOR

EMPRESA O ENTIDAD	*PÚBLICA*	*PRIVADA*	*PAÍS*

DEPARTAMENTO	*MUNICIPIO*	*CORREO ELECTRÓNICO ENTIDAD*

TELÉFONOS	*FECHA DE INGRESO*	*FECHA DE RETIRO*
	DÍA MES AÑO	DÍA MES AÑO

CARGO O CONTRATO	*DEPENDENCIA*	*DIRECCIÓN*

NOTA: SI REQUIERE ADICIONAR MAS EXPERIENCIA LABORAL, IMPRIMA NUEVAMENTE ESTA HOJA.

FORMATO ÚNICO

HOJA DE VIDA

Persona Natural

(Leyes 190 de 1995, 489 y 443 de 1998)

4 TIEMPO TOTAL DE EXPERIENCIA

INDIQUE EL TIEMPO TOTAL DE SU EXPERIENCIA LABORAL EN NÚMERO DE AÑOS Y MESES.

OCUPACIÓN	TIEMPO DE EXPERIENCIA	
	AÑOS	MESES
SERVIDOR PÚBLICO		
EMPLEADO DEL SECTOR PRIVADO		
TRABAJADOR INDEPENDIENTE		
TOTAL TIEMPO EXPERIENCIA		

5 FIRMA DEL SERVIDOR PÚBLICO O CONTRATISTA

MANIFIESTO BAJO LA GRAVEDAD DEL JURAMENTO QUE SI ◯ NO ◯ ME ENCUENTRO DENTRO DE LAS CAUSALES DE INHABILIDAD E INCOMPATIBILIDAD DEL ORDEN CONSTITUCIONAL O LEGAL, PARA EJERCER CARGOS EMPLEOS PÚBLICOS O PARA CELEBRAR CONTRATOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS CON LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

PARA TODOS LOS EFECTOS LEGALES, CERTIFICO QUE LOS DATOS POR MI ANOTADOS EN EL PRESENTE FORMATO ÚNICO DE HOJA DE VIDA, SON VERACES, (ARTÍCULO 5o. DE LA LEY 190/95).

*Ciudad y fecha de diligenciamiento*_____

_____

FIRMA DEL SERVIDOR PÚBLICO O CONTRATISTA

6 OBSERVACIONES DEL JEFE DE RECURSOS HUMANOS Y/O CONTRATOS

CERTIFICO QUE LA INFORMACIÓN AQUÍ SUMINISTRADA HA SIDO CONSTATADA FRENTE A LOS DOCUMENTOS QUE HAN SIDO PRESENTADOS COMO SOPORTE.

_____ _____

Ciudad y fecha *NOMBRE Y FIRMA DEL JEFE DE PERSONAL O DE CONTRATOS*


REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
1.193.223.948
SOLORZANO CUADRADO
JAIRO LUIS


30-ABR-2001
SAN MARCOS
1.65
A+
M

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

2. Concepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 14734875124

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 1193223948 | 6. DV: 6

12. Dirección seccional: Impuestos y Aduanas de Sincelejo: 2 3

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	1193223948

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Sucre 7 0	San Marcos 7 0 8

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
SOLORZANO	CUADRADO	JAIRO	LUIS

35. Razón social:

36. Nombre comercial: | 37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Sucre 7 0	San Marcos 7 0 8

41. Dirección principal: CL 23 45 12

42. Correo electrónico: Jairoluissocu30@gmail.com

43. Código postal: | 44. Teléfono 1: 3 1 1 3 5 4 9 8 5 5 | 45. Teléfono 2:

CLASIFICACIÓN

Actividad económica				Ocupación	
Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades			
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código	1	2	51. Código	52. Número establecimientos
6 9 2 0	2 0 2 3 1 0 0 5							

Responsabilidades, Calidades y Atributos

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
53. Código																									

Usuarios aduaneros

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
54. Código									

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Exportadores

55. Forma	56. Tipo	Servicio	1	2	3
		57. Modo			
		58. CPC			

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios: 0

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz, en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios a lo establecido según el caso. Parágrafo del artículo 18-1 Z.E del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al firmar por el nombre el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada

994. Nombre: JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO

995. Cargo: CONTRIBUYENTE

COPIA CERTIFICADO DOCUMENTO SIN COSTO

Antonio José de Sucre
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS ECONOMICAS Y CONTABLES

PROGRAMA DE CONTADURÍA PÚBLICA

APROBADO POR RESOLUCIÒN N 21643 DEL18 DE OCTUBRE DEL 2017 DEL MEN

ACTA DE GRADO Nº 5648

En la ciudad de Sincelejo, capital del departamento de Sucre, República de Colombia, a los veintisiete (27) días del mes de septiembre de 2024, se llevó a cabo ceremonia de graduación autorizada por la rectora, mediante Resolución No 017-24 del 11 de septiembre de 2024, en la cual, la Corporación Universitaria Antonio José de Sucre otorgó el título profesional a nivel pregrado de:

CONTADOR PÚBLICO

a

JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO

Cédula De Ciudadanía Nº 1193223948 de San Marcos

Quien cursó y aprobó las asignaturas del programa de Contaduría Pública y cumplió satisfactoriamente los requisitos exigidos por el reglamento de la institución.

En nombre de la Corporación Universitaria Antonio José de Sucre y por intermedio de la rectora, se hizo entrega del diploma correspondiente.

Dada en la ciudad de Sincelejo, capital del departamento de Sucre, de la República de Colombia, a los veintisiete (27) días del mes de septiembre de 2024.

Libro Nº 2 Folio Nº 170

SONIA CAROLINA PERALTA DÍAZ
Rectora

LUISA ISABEL GARCÍA PINEDA
Secretaria General

República de Colombia

Antonio José de Sucre
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA

La Corporación Universitaria Antonio José de Sucre

Personería Jurídica 2302 del 29 de Septiembre de 2003 del Ministerio de Educación Nacional

Confiere a:

Jairo Luis Solorzano Cuadrado

CC No. 1.193.223.948 de San Marcos

El Título de

Contador Público

Por haber cumplido con todos los requisitos académicos exigidos por la Institución y el respectivo programa de estudios; y en constancia se expide el presente Diploma en Sincelejo, capital del departamento de Sucre, de la República de Colombia a los 27 días del mes de Septiembre de 2024

Rector

Secretaria General

Decana de la Facultad

Registrado en el Folio No. 170 del Libro de Diplomas No. 2

República de Colombia. Departamento de Sucre.
Municipio de Sincelejo

FUNDETEC

ACTA DE CERTIFICACION N.° 023

EL DIRECTOR Y SECRETARIA GENERAL DE LA FUNDACION NACIONAL PARA EL DESARROLLO TECNICO Y TECNOLOGICO COMUNITARIO DE COLOMBIA-FUNDETEC.

CERTIFICAN QUE.

Jairo Luis Solorzano Cuadrado
C.C y/o T.I N.° 1.193.223.948

CUMPLIÓ SATISFACTORIAMENTECON TODOS LOS REQUISITOS EXIGIDOS POR EL PROGRAMA TECNICO LABORAL DE **ASISTENTE ADMINISTRATIVO**. CON UNA INTENSIDAD DE 1400 HORAS POR LO CUAL SE EXPIDE EL CERTIFICADO DE: TECNICO LABORAL POR COMPETENCIAS

EN

ASISTENTE ADMINISTRATIVO

PARA CONSTANCIA SE FIRMA EN SINCELEJO A LOS 28 DIAS DEL MES DE JULIO DE 2019

REGISTRADO EN EL FOLIO N° 035

Firma y Sello

Ing. JOSE WALTHER PARRADO CORREDOR
Director General

DORA BENITEZ VILLALBA
Secretaria General

Powered by CamScanner

La República de Colombia

Y en su nombre

La Institución Educativa Técnico Diversificado de Buenavista

San Marcos (Sucre)

Aprobada por la Secretaría de Educación Departamental de Sucre, mediante Resolución No. 3926 de diciembre 10 de 1999. Resolución de Fusión No. 2612 de octubre de 2002. Resolución 1525 de junio 10 de 2003 en cumplimiento de lo ordenado por el Artículo 67 de la Constitución Política. La Ley 115 del 8 de febrero de 1994, por el Artículo 11 del Decreto 1860 de 1994 y el Decreto 1290 de abril 16 de 2009

CONFIERE A:

SOLÓRZANO CUADRADO JAIRO LUIS

T.I. No. 1193223948

El Título de:

Bachiller Técnico Agropecuario

Por haber culminado satisfactoriamente los estudios correspondientes al Ciclo Media Técnico Agropecuario, satisfaciendo los requisitos exigidos por el Proyecto Educativo Institucional (PEI) del Plantel

RAFAEL BENJAMIN DIAZ ALVAREZ
Rector

PLUTARCO CESAR ARABIA DIAZGRANADOS
Secretario

Acta General de Grado No. 026 Folio No ____ de 2017
Expedido en Buenavista, San Marcos, Sucre, el día 7 del mes de diciembre del año 2017

Powered by CamScanner

REPUBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En uso de las facultades de la Ley 119 de 1994 y en atención a que

JAIRO LUIS SOLORZANO CUADRADO

con Tarjeta de Identidad No. 1 193 223 949

ha cumplido el programa de Formación Profesional Integral y ha dado cumplimiento a los requisitos exigidos por la entidad le confiere el

Título de

TÉCNICO EN

PRODUCCION PECUARIA.

En constancia firman, se firma el presente Título en San Marcos a los 18 días del mes de diciembre de dos mil diecinueve (2019).

El presente Título fue refrendado por
el Consejo Directivo Nacional
de la Regional SUCRE
del Servicio Nacional de Aprendizaje SENA
mediante Acuerdo No. 0
de fecha 0
SE EXPIDE EL PRESENTE DIPLOMA EN
SINCELEJO SUCRE A LOS 18 DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DE 2019
EL SECRETARIO

1478769 - 18/12/2019
No. TI-TA 81628180

Para verificar la autenticidad de este título ingrese a la página web del SENA www.sena.edu.co

Powered by CamScanner

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DE SUCRE
MUNICIPIO DE SAN MARCOS

INSTITUCIÓN EDUCATIVA TÉCNICO DIVERSIFICADO BUENAVISTA
Buenavista San Marcos – Sucre – Núcleo No. 33

Resolución de aprobación No 3926 de diciembre10 de 1999 y Resolución de fusión No. 2812 de octubre de 2002, emanada de la Secretaría de Educación Departamental de Sucre y la Resolución 1525 de junio 10 de 2003, Decreto 0474de junio 11 de 2013
NIT: 823.001.136-3
DANE No. 170706000445
ICFES No. 07 42 29

ACTA INDIVIDUAL DE GRADO No. 026

En el Corregimiento de Buenavista, municipio de San Marcos, Departamento de Sucre, el día 7 del mes de diciembre del año 2017, se reunieron con el fin de formalizar la Graduación de los alumnos del último grado, los suscritos Rector y Secretario en la rectoría de la Institución Educativa Técnico Diversificado Buenavista, aprobada en el nivel de Educación Media Técnica y autorizada por la Secretaría de Educación Departamental para otorgar el Título de Bachiller Técnico Agropecuario, según Resolución No. 3926 de 1999, Resolución de fusión No. 2812 de octubre de 2002, Resolución 1525 de junio 10 de 2003 y Decreto 0474 de junio 11 de 2013.

Comprobada la situación legal y académica de cada uno de los alumnos que cursaron y aprobaron los estudios de Educación del Ciclo Media Técnica Agropecuaria, se procedió a otorgar el Título de:

BACHILLER TÉCNICO AGROPECUARIO

A:

SOLORZANO CUADRADO JAIRO LUIS
T.I. N° 1193223968

Es fiel copia del Acta General Original No. 026 de fecha 07 de diciembre de 2017, que consta de 50 estudiantes graduados, comienza con el nombre de ALEAN ZABALETA MERCY SANDRITH y finaliza con el nombre de YEPES ORTEGA KAREN MARGARITA

Dado en el Corregimiento Buenavista, San Marcos, Sucre, a los 7 días del mes de diciembre de 2017

Anotado para efectos de control interno en el Libro de Registro 01 Acta General 026 Folio 42

RAFAEL BENJAMIN DIAZ ALVAREZ
Rector I.E. T. D. Buenavista

PLUTARCO CESAR ARABIA DIAZGRANADOS
Secretario

Powered by CamScanner

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE **COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1**

DEBE A:

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ

C.C. N° 9.173.305

La suma de **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MTCE ($ 1.950.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO LOGISTICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 días del mes de julio de 2025.

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ
C.C. N° 9.173.305

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ CC. 7.173.305

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ con CC. 7.173.305, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Logístico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MCTE ($1.950.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

Dairo Rafael Castellar M.

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ
CC.9.173.305

SOI

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
COMPROBANTE DE PAGO

Bancolombia

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	9173305
NOMBRE O RAZÓN SOCIAL:			DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	PLANETA RICA	DEPARTAMENTO:	CORDOBA
DIRECCION:	CALLE 12 N 09-18	TELÉFONO:	8104090
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Actividades combinadas de servicios
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:	**7973082898**	TIPO DE PLANILLA:		I-INDEPENDIENTES	
PERIODO COTIZACIÓN	MES: junio	PERIODO COTIZACIÓN		MES:	junio
OTROS SUBSISTEMAS:	AÑO: 2025	SALUD:		AÑO:	2025
DÍAS DE MORA:	10				
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):	2025/07/03	NÚMERO AUTORIZACIÓN:		1516370789	

NOVEDADES

ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP

LIQUIDACIÓN GENERAL

			TOTALES	
			COTIZANTES	TOTAL PAGADO
PENSIÓN				
		ADMINISTRADORA		
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8002279405	231001	231001-COLFONDOS	1	$ 227.800
		SUBTOTAL:	1	**$ 227.800**
SALUD				
		ADMINISTRADORA		
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
806008394	EPS048	EPS048-MUTUAL SER EPS	1	$ 178.000
		SUBTOTAL:	1	**$ 178.000**
RIESGOS PROFESIONALES				
		ADMINISTRADORA		
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8600111536	14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A.	1	$ 14.600
		SUBTOTAL:	1	**$ 14.600**

VALOR SIN MORA:	**$ 420.400**
VALOR MORA:	**$ 0.00**
TOTAL PAGADO:	**$ 420.400**

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ



Datos Personales

NOMBRE	Dairo Rafael Castellar Melendrez
DOCUMENTO DE IDENTIDAD	C.C 9.173.305
FECHA DE NACIMIENTO	28 de diciembre de 1963
LUGAR DE NACIMIENTO	San Jacinto Bolivar
ESTADO CIVIL	Casado
LIC.	C1
DIRECCIÓN	Barrio El Prado cll 12 N°9-18
TELÉFONO	3114111206 - 3008166876
E-MAIL	dairorafael2010@gmail.com
CIUDAD	Sahagún- Córdoba

Estudios

ESTUDIOS PRIMARIOS:	Instituto Rodriguez Direccion: San Jacinto Bolivar
ESTUDIOS SECUNDARIOS:	Colegio San Carlos Direccion: Cartagena
TÍTULO OBTENIDO:	Bachiller Académico

Experiencia Laboral

TRANSJORDANIA

CARGO:	Conductor
FUNCIONES:	Transporte de Personal
JEFE INMEDIATO:	Edwin Yamid Cristancho
TELEFONO:	312 3275236
Tiempo de Servicio:	7 Años

Referencias Familiares

DAIRO A CASTELLAR H.
Efermero
300 6856600
Cartagena

LORENZO CASTELLAR
Comerciante
310 3866941
San Jacinto Bolivar

Referencias Personales

JORGE SALGADO CALDERA
Comerciante
320 810 5154

JHON PARADA
Comerciante
310 874 9672

DAIRO R.CASTELLAR
CC: 9.173.305 de San Jacinto Bolivar

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **9.173.305**

CASTELLAR MELENDREZ

APELLIDOS

DAIRO RAFAEL

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

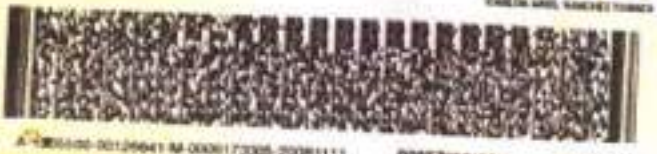
FECHA DE NACIMIENTO **28-DIC-1963**

SAN JACINTO
(BOLIVAR)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.80 ESTATURA | **O+** G.S. RH | **M** SEXO

03-DIC-1982 SAN JACINTO
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES



A-[illegible]-00124641 M-0308173305-20081111 0005730612A 1 7670008063

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE CONDUCCIÓN

No. 9173305

NOMBRE

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ

FECHA DE NACIMIENTO

28-12-1963

GRUPO SANGUÍNEO/RH

O+

FECHA DE EXPEDICION

16-03-2022

RESTRICCIONES DEL CONDUCTOR

ORGANISMO DE TRÁNSITO EXPEDIDOR

INST TTOyTTE DE CERETE



CATEGORIAS AUTORIZADAS

CATEGORIA	CLASE DE VEHÍCULO	VIGENCIA	SERVICIO
A2	MOTOCICLETA Y MOTOTRICICLO DE CUALQUIER CILINDRAJE.	10-01-2024	PARTICULAR
B1	AUTOMÓVIL, MOTOCARRO, CUATRIMOTO, CAMPERO, CAMIONETA Y MICROBUS.	16-03-2029	PARTICULAR
C1	AUTOMÓVIL, MOTOCARRO, CAMPERO, CAMIONETA Y MICROBUS.	16-03-2026	PUBLICO



ESTA LICENCIA ES VALIDA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

LC03004387041

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario
Hoja Principal

001

2 Consigne 0 si Actualización

4. Número de formulario: 14334974545

5. Número de identificación Tributaria (NIT): 9 1 7 3 3 0 1 - 6

6. Dv. 7. Dirección seccional: 8. Usuario electrónico:

IDENTIFICACION

24. Tipo de contribuyente: Persona natural o asimilada / Usuario: 2
25. Tipo de documento: Cédula de ciudadanía: 1 3
26. Número de identificación: 9 1 7 3 3 0 1 6
27. Fecha expedición: 1 4 0 2 1 2 0 1 3
28. Lugar de expedición: COLOMBIA
29. País: 1 6 9
30. Departamento: Bolívar 1 3
31. Ciudad/Municipio: San Jacinto 0 1 4
32. Primer apellido: CASTELLAR
33. Segundo apellido: MELENDEZ
34. Primer nombre: DAIRO
35. Otros nombres: RAFAEL
36. Razón social:
38. Nombre comercial:
37. Sigla:

UBICACION

39. País: COLOMBIA 1 6 9
40. Departamento: Bolívar 1 3
41. Ciudad/Municipio: Cartagena 0 0 1
42. Dirección principal: BRR SOCORRO PLAN 13A MZ 132 LT 2
43. Correo electrónico: dairorafael2010@gmail.com
44. Apartado aéreo:
45. Teléfono 1: 3 1 1 4 1 1 2 3 8
46. Teléfono 2:

CLASIFICACION

Actividad económica

Actividad principal — 48. Código: 4 9 2 1; 47. Fecha inicio actividad: 2 0 - 5 0 4 2 9
Actividad secundaria — 50. Código:; 49. Fecha inicio actividad:
Otras actividades — 51. Código: 1: 2:

Ocupación

52. Código: 8 3 2 4
53. Número establecimientos:

Responsabilidades, Calidades y Atributos

54. Código: 2 2

55. Observación NIT:

Usuarios Aduaneros

56. Código:

Exportadores

58. Forma: 59. Tipo: Semestre: 1 2
61. Mes:
62. Año:

Para uso exclusivo de la DIAN

63. Anexos: SI: X NO:
64. No. de Folios: 1 0
67. Fecha: 2 5 1 0 3 4 2 4

La información contenida en el formulario, será responsabilidad de quien lo suscribe y de consiguiente corresponde posteriormente a la inexistencia (no o errores) imputarle falsedad o inexactitud en una situación dada del contribuyente.
Artículo 19 Decreto 2460 de 2006 y Artículo 15 de 2011
Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones (Ley 2010 nuevo)
Firma funcionario:
Nombre: MURILLO [illegible]
Cargo: Asistente II

Fecha generación documento PDF: 19-04-2017 8:35:38 a.m.

IC-030546

INGENIO
CONSULTORES SAS

INGENIO CONSULTORES S.A.S

Nit: 900528704-9

Certifica que:

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ

C.C. 9173305

Realizó el curso:

CAPACITACIÓN TEÓRICO-PRÁCTICA EN PRIMEROS AUXILIOS, PRIMER RESPONDIENTE, CONTROL DE INCENDIOS Y EXTINTORES PORTATILES

Con una intensidad de ocho (8) horas

Realizado el día 10 de Enero de 2024

LIAIL SÁNCHEZ CORREA
Gerente

Licencia en SO 0363/2018

NIT. 900528704-9
MONTERIA - CORDOBA
(4) 7819389
3002437060
INGENIO.CONSULTORES.SAS@GMAIL.COM

REGISTRO: MB
045 - 07012023

CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

tarona S.A.S

Nit. 901018811-4

CERTIFICADO

Otorgado a:

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ

C.C. 9173305

Quien realizó el curso Teórico Práctico de Mecánica Básica Automotriz

Con una intensidad horaria de 8 horas

Aprobando satisfactoriamente, superando el 80% evaluado

Se expide en Santa Marta D.T.C.H., a los 8 días del mes de Enero de 2024

SAID EMILIO KARUT ORTEGA
C.C. 72.284.763 de Barranquilla
Director

KELVYN DAVID CORDERO ARRIETA
C.C. 72.278.683 de Barranquilla
Instructor Mintransporte No 37217

MINISTERIO DE TRANSPORTE RESOLUCION NRO 1785 DE 31 DE MAYO 2018

AVENIDA DEL RIO DIAGONAL 30 B - 39 Santa Marta D.T.C.H
Celular: 3008596104 saidkarut26@Hotmail.com

REGISTRO: MD
040 - 08012023

CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

tarona S.A.S

Nit. 901018811-4

CERTIFICADO

Otorgado a:

DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ
C.C. 9173305

Quien realizó y aprobó el curso Teórico Práctico de Manejo Defensivo, Seguridad Vial y Actualizacion en Normas de Transito

Con una intensidad horaria de 8 horas, superando el 80% evaluado

Se expide en Santa Marta D.T.C.H., a los 9 dias del mes de Enero de 2024

SAID EMILIO KARUT ORTEGA
C.C. 72.284.763 de Barranquilla
Director

KELVYN DAVID CORDERO ARRIETA
C.C. 72.278.683 de Barranquilla
Instructor Mintransporte No 37217

MINISTERIO DE TRANSPORTE RESOLUCION NRO 1785 DE 31 DE MAYO 2018

AVENIDA DEL RIO DIAGONAL 30 B - 39 Santa Marta D.T.C.H
Celular: 3008596104 **saidkarut26@Hotmail.com**

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

3. Concepto 0 2 Actualización

4. Número de formulario 15521484215

5. Número de Identificación Tributaria (NIT) 9173305 | 6. DV 6

12. Dirección seccional Impuestos y Aduanas de Cartagena 0 7

14. Buzón electrónico

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	9173305

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Bolívar 1 3	San Jacinto 6 5 4

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
CASTELLAR	MELENDEZ	DAIRO	RAFAEL

35. Razón social

36. Nombre comercial

37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Córdoba 2 3	Sahagun 5 4 0

41. Dirección principal: BRR EL PRADO CL 12 9 18

42. Correo electrónico: walberquintogomez@gmail.com

43. Código postal

44. Teléfono 1: 3 1 1 4 1 1 1 2 0 6

45. Teléfono 2

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal 46. Código	47. Fecha inicio actividad	Actividad secundaria 48. Código	49. Fecha inicio actividad	Otras actividades 50. Código 1	2
4 9 2 1	2 0 1 5 0 4 2 9				

Ocupación

51. Código	52. Número establecimientos

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Usuarios aduaneros

54. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma 56. Tipo

Servicio	1	2	3
57. Modo			
58. CPC			

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos SI [ ] NO [X] 60. No. de Folios: 0

La información suministrada a través del formulario de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz, en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios a que haya lugar. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.8 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera el formulario debe ser firmado por el mismo contribuyente, representante legal o apoderado de conformidad con la Ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice

Firma autorizada

984. Nombre: DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDEZ

985. Cargo: CONTRIBUYENTE

COPIA CERTIFICADO DOCUMENTO SIN COSTO

TRANSJORDANIA

Sincelejo, 18 de marzo de 2022

A QUIEN INTERESE

De conformidad con la obligación 7° del artículo 57 del código sustantivo del trabajo, se expide la siguiente certificación laboral:

Por medio de la presente nos permitimos certificar que el Señor **DAIRO RAFAEL CASTELLAR MELENDREZ** identificado con cédula de ciudadanía **C.C 91.73.305**, vinculado a Nuestra Empresa con el cargo de **CONDUCTOR** desde el 05 de abril 2016 hasta fecha 15 de enero 2022; con un contrato de obra labor.

La presente Certificación fue expedida por el Departamento de Recursos Humanos a solicitud del interesado, en la ciudad de Sincelejo el 18 de marzo del 2022.

Atentamente;

ALEXANDER ROA HUERTAS

GERENTE GENER

Dir: Cra. 25 # 11-55 bloque 38 oficina 302
Tel: 2724956 Cel: 3174278562 - 3173312515 - 3174294695
E-mail: grupoempresarialtransjordania@hotmail.com

CUENTA DE COBRO

LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADO CON NIT 900.262.587-1

DEBE A:

ADEL FRANCISCO BALLESTA SANCHEZ

C.C. N° 15.075.078

La suma de **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MTCE ($ 1.950.000)** Por concepto de PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMO APOYO LOGISTICO EN LA ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

Firma a los 10 dias del mes de julio de 2025.

Adel F Ballesta S.

ADEL FRANCISCO BALLESTA SANCHEZ
C.C. N° 15.075.078

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE LA FUNDACIÓN COLOMBIA PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA IDENTIFICADA CON NIT N° 900262587-1 Y EL SEÑOR ADEL BALLESTA SANCHEZ CC. 15.075.078

Entre las partes, por un lado LA FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA, IDENTIFICADA CON NIT 900262587-1, REPRESENTADA LEGALMENTE POR LA SEÑORA ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA CON LA CC 1.064.186.186, quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRANTANTE, y por el otro, ADEL BALLESTA SANCHEZ con CC. 15.075.078, domiciliado en la ciudad de MONTERIA quien en adelante y para los efectos del presente contrato se denomina como EL CONTRATISTA, ambos mayores de, identificados como aparece al pie de las firmas, hemos acordado suscribir este contrato de prestación de servicios, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto del Contrato: El CONTRATISTA, deberá prestar por sus servicios como Apoyo Logístico cuyo objeto es:" "PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTENCIA TECNICA EN TEMA DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE, ORIENTADO A APOYAR AL MUNICIPIO DE LA APARTADA CORDOBA EN LA ACTUALIZACION DEL DIAGNOSTICO, DISEÑO Y ESTRUCTURACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA APARTADA - CORDOBA".

SEGUNDA: Valor. EL CONTRATANTE pagará al CONTRATISTA una suma de dinero que asciende a **UN MILLON NOVECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MCTE ($1.950.000)** por la totalidad de las actividades realizadas y recibidas a satisfacción por parte de EL CONTRATANTE.

Parágrafo. Forma de Pago. El valor descrito en este clausula se pagará así: 100% finalizada la ejecución de las actividades contratadas. Previa presentación de cuenta de cobro, hoja de vida con anexos, rut, planilla de aportes a seguridad social.

TERCERA: Subcontratación, EL CONTRATISTA se compromete a asumir las cargas contractuales u obligaciones laborales resultado de relaciones externas al presente vínculo, que tengan por finalidad el cumplimiento total o parcial del objeto contractual.

Parágrafo: EL CONTRATISTA se compromete a mantener indemne al CONTRATANTE de las acciones legales que sus dependientes ejerzan en su contra.

CUARTA: Obligaciones Del Contratista. El CONTRATISTA se obliga a ejecutar el Objeto del Contrato, razón por la cual tendrá las siguientes obligaciones:

- Estar presente en los lugares y a las horas pactadas con el contratante para la correcta ejecución del objeto.

QUINTA: Las sumas de dinero que eventualmente sean reconocidas por EL CONTRATANTE al CONTRATISTA son por mera liberalidad y de ninguna manera pueden ser considerados como hechos o actos que infieran una relación de naturaleza laboral.

SEXTA: Solución de conflictos. Se acuerda que, de presentarse un conflicto entre las partes, en el marco del presente contrato, las partes deberán acudir en primera instancia a un centro de conciliación certificado.

SEPTIMA: Domicilio. Para todos los efectos legales y de notificación el domicilio de las partes es: el CONTRATANTE en la ciudad de PLANETA RICA, y el CONTRATISTA en la ciudad de MONTERIA.

En señal de conformidad, las partes suscriben el presente contrato, en dos ejemplares del mismo tenor, a los seis días de mes de junio de 2025 en 2 folios.

EL CONTRATANTE

Eliana Ruiz Herrera

ELIANA RUIZ HERREARA IDENTIFICADA
C.C. Nº 1.064.186.186 de Planeta rica- Córdoba
R/L FUNTECOL
NIT Nº 900262587-1
Calle 18 N° 9-79
institucionalfpc@gmail.com
3126773709
Planeta Rica - Córdoba

EL CONTRATISTA,

Adel F Ballesta S.

ADEL FRANCISCOBALLESTA SANCHEZ
CC. **15.075.078**

PAGOSIMPLE | AUTOLIQUIDACION CONSOLIDADA

Fecha creación reporte: 2025-07-03, 11:55:08 AM Tipo Planilla: E PLANILLA INDEPENDIENTES Número Planilla: 7842145

Periodo Cotización: junio de 2025 Periodo Servicio: junio de 2025

PAGADO 03/07/2025

I. DATOS DEL APORTANTE

Razón Social	ADEL BALLESTA SANCHEZ		
Documento	CC15075078	**Dirección**	DIG 6 TVS 6 # 6-52 B LA GRANJA
Tipo de Empresa	INDEPENDIENTE	**Teléfono**	3226425882
Tipo Persona	NATURAL	**Forma Presentación**	UNICO
Ciudad	MONTERIA	**Departamento**	CORDOBA
Representante Legal		**Identificación**	
Total Afiliados	1	**ARP**	POSITIVA DE SEGUROS

II. DETALLE DEL APORTANTE

Datos del Afiliado				Novedades																			Pensiones			Salud			Riesgos			Cajas			Parafiscales				Total
Identificación	Apellidos y Nombres	Tipo Cotizante	Subtipo Cotizante	IGE	VSP	SLN	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	INT	ETA	CUL	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	Cód. DANE	Días VSP	Días IGE	Días SLN	Administradora	IBC Pensión	Aporte Pensión	Administradora	IBC Salud	Aporte Salud	Tarifa	IBC Riesgos	Aporte Riesgos	Administradora	IBC Caja	Aporte Caja	Aporte ICBF	Aporte SENA	ESAP	Aporte Mineducación	Total
CC 15075078	ADEL BALLESTA SANCHEZ	56	00																			0	30	0	0	COLPENSIONES	$ 1.462.500	$ 237.938	EPS SURA	$ 1.500.000	$ 180.000	12%	$ 1.462.500	$ 14.850	CAJA DE COMPENSACION FAMILIAR DE CORDOBA - COMFACOR	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 446.788

III. TOTALES

IBC Pensión	IBC Salud	IBC Riesgos	IBC Caja	Aportes Pensión	Aportes Salud	Aportes Riesgos	Aportes Caja	Aportes Sena	Aportes ICBF	Aportes ESAP	Aportes Min Educación	Incapacidades, Licencias, Subsidios y Fuero	Incapacidades ARP	SUBTOTAL SIN INTERESES DE MORA	TOTAL INTERESES DE MORA	TOTAL FINAL
$ 1.462.500	$ 1.500.000	$ 1.462.500	$ 0	$ 237.938	$ 180.000	$ 14.850	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 446.788	$ 0	$ 446.788

Líneas de Servicio PagoSIMPLE: Bogotá 601 4446634 - Cali: 602 5548577 - Medellín: 604 5146665 - Bucaramanga: 607 6438080 - Cartagena: 605 6545444 - Pereira: 606 3402582 - Barranquilla: 605 3618850 - Resto del País: 018000 177 177 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

¡El Poder de lo SIMPLE!

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Protejer el medio ambiente está en nuestras manos.

ALDER FRANCISCO BALLESTA SANCHEZ
15.075.078
CEL: 3226425882

HOJA DE VIDA



DATOS PERSONALES

NOMBRES Y APELLIDOS:	**ALDEL BALLESTA SANCHEZ**
LUGAR Y FECHA DE NACIMIEINTO:	**25 /06/1968**
CÉDULA DE CIUDADANÍA:	**15.075.078**
SEXO:	**MASCULINO**
ESTADO CIVIL:	**UNION LIBRE**
DIRECCIÓN:	**DIG 6 TVS 6 # 6-52 B LA GRANJA**
TELÉFONO:	**3226425882**
E-MAIL:	adelballesta9@gmail.com

PERFIL PERSONAL

Soy una persona responsable, puntual, creativa y con muy buena disposición para cualquier tarea que se me asigne.

ALDER FRANCISCO BALLESTA SANCHEZ
15.075.078
CEL: 3226425882

FORMACION ACADEMICA

BACHILLER ACADÉMICO:

Institución Educativa Lorica
Ciudad: Montería - Córdoba

EXPERIENCIA LABORAL

SOTRAURRA LIMITADA
CARGO: Conductor
JEFE INMEDIATO: Héctor Alfonzo Mejia
CEL: 7867141
TIEMPO DE SERVICIO 12 años

REFRENCIA PERSONAL

GUSTAVO CALLE
OCUPACION: independiente
CELULAR: 3126874777
DIRECCION Monteria

CESAR MONTES
OCUPACION: Comerciante
CELULAR: 3205218053
DIRRECCION Monteria

ALDER FRANCISCO BALLESTA SANCHEZ
15.075.078
CEL: 3226425882

REFRECIA FAMILIAR

JUAN BALLESTA
OCUPACIÓN: Comerciante
CELULAR: 3145094062
PARENTESCO: Hermano

FELIX BALLESTA

OCUPACIÓN: Comerciante
CELULAR: 3205490471
PARENTESCO: Hermano

ALDEL FRANCISCO BALLESTA
15.075.078
CEL: 3225546149

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE CONDUCCIÓN

No. 1507[illegible]

NOMBRE

ADEL FRANCISCO BALLESTA SANCHEZ

FECHA DE NACIMIENTO
25-06-1968

GRUPO RH
O+

FECHA DE EXPEDICION
19-10-2023

RESTRICCIONES DEL CONDUCTOR



ORGANISMO DE TRANSITO EXPEDIDOR
STRIA MCPAL TTEyTTO MONTERIA

CATEGORIAS AUTORIZADAS			
CATEGORIA	CLASE DE VEHICULO	VIGENCIA	SERVICIO
B2	AUTOMOVIL, MOTOCARRO, CUATRIMOTO, CAMPERO, CAMIONETA, MICROBUS, CAMIÓN, BUSETA Y BUS	19-10-2033	PARTICULAR
C2	AUTOMOVIL, MOTOCARRO, CAMPERO, CAMIONETA, MICROBUS, CAMIÓN, BUSETA Y BUS	19-10-2028	PUBLICO



ESTA LICENCIA ES VALIDA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

LC06002881353

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **15.075.078**
BALLESTA SANCHEZ

APELLIDOS
ADEL FRANCISCO

NOMBRES

Adel F Ballesta S.

FIRMA





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **25-JUN-1968**
LORICA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.70 ESTATURA **O+** G.S. RH **M** SEXO

25-SEP-1991 PUERTO ESCONDIDO
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES

A-1303300-00200645-M-0015075078-20091130 0018514203A 1 30390198

SOTRAURRA LTDA.

VIGILADO SUPERTRANSPORTE

SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE URRÁ

Servicio de Transporte y Encomiendas

NIT. 812.005.792-3

El suscrito Gerente de la empresa **SOTRAURRA LTDA.**

CERTIFICA:

Que el señor **Adel Francisco Ballesta Sánchez**, identificado con c.c. 15.075.078, laboró en esta empresa durante 12 años, desempeñando el cargo como conductor cubriendo la ruta Montería-Puerto Escondido y viceversa; desempeñando su labor de una forma excelente, siendo responsable con sus labores, cumplidor en su deber y manteniendo una buena convivencia con sus compañeros.

Montería, 26 de Abril del 2017.

Atentamente,

HECTOR ALFONSO MEJIA
GERENTE

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

3. Concepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 14736333331





5. Número de Identificación Tributaria (NT)	6. DV	12. Dirección seccional		14. Buzón electrónico
1 5 0 7 5 0 7 8	0	Impuestos y Aduanas de Montería	1 2	

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente		25. Tipo de documento		26. Número de identificación	
Persona natural o sucesión ilíquida	2	Cédula de Ciudadanía	1 3	1 5 0 7 5 0 7 8	

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento		30. Ciudad/Municipio	
COLOMBIA	1 6 9	Córdoba	2 3	Puerto Escondido	5 7 4

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
BALLESTA	SANCHEZ	ADEL	FRANCISCO

35. Razón social

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País		39. Departamento		40. Ciudad/Municipio	
COLOMBIA	1 6 9	Córdoba	2 3	Montería	0 0 1

41. Dirección principal: DG 6 TVS6 652 LA GRANJA

42. Correo electrónico: adelballesta8@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
	3 2 2 6 4 2 5 8 8 2	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica						Ocupación	
Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades			
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 9 2 1	2 0 1 8 1 1 0 1	8 2 1 1	2 0 1 7 0 1 0 5				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

Usuarios aduaneros

54. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma	56. Tipo	Servicio	1	2	3
		57. Modo			
		58. CPC			

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] 60. No. de Folios: 0

La información suministrada a través del formulario de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario -RUT- tiene carácter de declaración de conocimiento, en virtud de las cuales suministra la información de identificación, ubicación, actividad económica y responsabilidades, obligaciones y calidades del contribuyente, responsable, agente retenedor o declarante, de conformidad con lo establecido en el artículo 555-2 del Estatuto Tributario (E.T.) y demás normas concordantes. De igual manera el formulario de cuenta con la información y prueba de inscripción del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 de 2016. De igual manera el formulario de cuenta con la información y prueba de inscripción del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 de 2016.

Firma del solicitante

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice

Firma autorizada

984. Nombre: BALLESTA SANCHEZ ADEL FRANCISCO

985. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 14-07-2024 03:29:04PM

INGENIO CONSULTORES S.A.S.

Nit: 900528704-9

Certifica que:

BALLESTA SANCHEZ ADEL FRANCISCO

C.C. 15.075.078

Asistió a la capacitación de

SEGURIDAD VIAL Y MANEJO DEFENSIVO

Con una intensidad de cuatro (4) horas

Montería 31 de julio de 2016

Representante legal

INGENIO Consultores S.A.S

Licencia en Salud Ocupacional 1005

Calidad Humana y Excelencia en el Servicio de Transporte

SOTRAURRA LTDA

CERTIFICA QUE:

Ballesta Sánchez Adel Francisco
C.C. 15.075.078

Asistió al Seminario de calidad Humana y excelencia en el Servicio de Transporte; dado en Montería el día 27 de Julio de 2014, con duración de 6 horas

Héctor Mejía
Gerente

Paula A. Restrepo
Psicóloga

MiVacuna

covid-19

www.minsalud.gov.co

La salud es de todos | Minsalud | MiVacuna

Certificado de vacunación

Nombres: Add, Francisca

Apellidos: Bautista Sanchez

Documento de identidad: CC (X) TI Pasaporte PEP otro cual

No. 1507350?8

Fecha de nacimiento: Día 25 Mes 06 Año 1968

Biológico	Dosis	Fecha	Fabricante	Lote	IPS vacunadora	Nombre vacunador	Cédula del vacunador
COVID-19	1	01-06 2021	Pfizer	FA5813	Sy mes ips	Delma protel	26160908
	2	28-06 2021	PFIZER	[illegible]	[illegible] Nit 812005879-5	DELMA SUSANA PRETEL CALLE Auxiliar de enfermeria CC 26 160 908 REG 23521 12	

PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION

CERTIFICADO DE ANTECEDENTES

CERTIFICADO ORDINARIO No. 256090905

PIB
09:48:49
Hoja 1 de 01

Bogotá DC, 11 de octubre del 2024

La PROCURADURIA GENERAL DE LA NACIÓN certifica que una vez consultado el Sistema de Información de Registro de Sanciones e Inhabilidades (SIRI), el(la) señor(a) ADEL FRANCISCO BALLESTA SANCHEZ identificado(a) con Cédula de ciudadanía número 15075078:

NO REGISTRA SANCIONES NI INHABILIDADES VIGENTES

ADVERTENCIA: La certificación de antecedentes contiene las anotaciones de las sanciones o inhabilidades que se encuentren vigentes. Cuando se trate de nombramiento o posesión en cargos que exijan para su desempeño **ausencia de antecedentes**, se certificarán todas las anotaciones que figuren en el registro. Anterior, de acuerdo a los incisos 3o. y 4o. del artículo 238 Ley 1952 de 2019.

NOTA: El certificado de antecedentes disciplinarios es un documento que contiene las anotaciones e inhabilidades generadas por sanciones penales, disciplinarias, inhabilidades que se deriven de las relaciones contractuales con el estado, de los fallos con responsabilidad fiscal, de las decisiones de pérdida de investidura y de las condenas proferidas contra servidores, ex servidores públicos y particulares que desempeñen funciones públicas en ejercicio de la acción de repetición o llamamiento en garantía. **Este documento tiene efectos para acceder al sector público, en los términos que establezca la Constitución Política y la ley particular o demás disposiciones vigentes.** El Sistema SIRI reporta como antecedentes solamente las sanciones con debida ejecutoria recibidas de las autoridades nacionales colombianas. En caso de nombramiento o suscripción de contratos con el Estado, es responsabilidad de la Entidad, validar la información de antecedentes del aspirante en la página web: https://www.procuraduria.gov.co/Pages/certificado-antecedentes.aspx

CARLOS ARTURO ARBOLEDA MONTOYA
Jefe División de Relacionamiento Con El Ciudadano

ATENCIÓN :
ESTE CERTIFICADO CONSTA DE 01 HOJA(S), SOLO ES VALIDO EN SU TOTALIDAD. VERIFIQUE QUE EL NUMERO DEL CERTIFICADO SEA EL MISMO EN TODAS LAS HOJAS.

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10-07-2025 | No.

PAGADO A: Cesar Romero | $ 640000-

POR CONCEPTO DE: Pago de Cuatro dias de perifoneo en zona rural y Urbana

VALOR (en letras): Seiscientos cuarenta mil pesos.

CODIGO | FIRMA DE RECIBIDO: Romero

APROBADO | C.C./NIT 3 443 906.

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10-Julio-2025 | No.

PAGADO A: Cesar Romero | $ 420000=

POR CONCEPTO DE: Pago de Alquiler de equipo Audio visual Video Beam + Pantalla microfono y telon.

VALOR (en letras):

CODIGO | FIRMA DE RECIBIO: Romero

APROBADO | C.C./NIT 3'443'906.

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: CESAR ROMERO — No.

PAGADO A: — $ 366000

POR CONCEPTO DE: Impresion a Color

VALOR (en letras):

CODIGO — FIRMA DE RECIBIDO:

APROBADO — C.C./NIT 3.003.906

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: Cesar romero — No. 2646000=

PAGADO A: — $

POR CONCEPTO DE: Alquiler 2 torres + microfono, 4 Parlante.

VALOR (en letras):

CODIGO — FIRMA DE RECIBIDO:

APROBADO — C.C. 3.003.906

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10/07/2025 — No.

PAGADO A: Cesar romero. — $ 768000=

POR CONCEPTO DE: Alquiler de sillas

VALOR (en letras): Setecientos Sesenta y ocho mil pesos.

CÓDIGO

APROBADO

FIRMA DE RECIBIDO

C.C./NIT 3-443-906

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10-Julio-2025. — No.

PAGADO A: Cesar romero — $ 4500000-

POR CONCEPTO DE: Cancelacion 500 carpetas A Color en material Propalcote 300gr - 22x27cm.

VALOR (en letras): Cuatro millones quinientos Mil pesos

CÓDIGO

APROBADO

FIRMA DE RECIBIDO

C.C./NIT 3-443-906.

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10 Julio /2025 — No.

PAGADO: cesar romero — $ 1.200000

POR CONCEPTO DE: Cancelacion 2 Pasacalle a Color en material de Lona

VALOR (en letras): Millon doscientos Mil Pesos

CÓDIGO

APROBADO

FIRMA DE RECIBIDO: Romero.M

C.C./NIT 3.443.906

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10 Julio /2025 — No.

PAGADO A: cesar romero — $ 800.000

POR CONCEPTO DE: Cancelacion de Cuatro Pendon en material Lona banner

VALOR (en letras): ochocientos mil Pesos — —

CÓDIGO

APROBADO

FIRMA DE RECIBIDO: Romero

C.C./NIT 3.443.906.

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10 Julio / 2025. No:

PAGADO A: Cesar Romero. $ 3000000

POR CONCEPTO DE: Cancelacion de tres mil volante en material papel bond. 12.5 x 21cm.

VALOR (en letras): Tres Millones de Pesos —

CODIGO:

APROBADO:

FIRMA DE RECIBIDO: C.C./NIT 3.443.906.

RECIBO DE CAJA MENOR

FECHA: 10-JULIO-2025. No:

PAGADO A: Cesar Romero. $ 8.160.000.

POR CONCEPTO DE: Pago ole cuatrocientos ochenta refrigerios — se entrego 2 dias

VALOR (en letras): ochomillones ciento sesenta mil pesos.

CODIGO:

APROBADO:

FIRMA DE RECIBIDO: C.C./NIT 3.443.906

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocaflex, Perifoneo
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 26 9A 23 Bario El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA **N°.** 340

SEÑOR(ES): Funtecol NIT:

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
4	Pasacalle a Color en material en lona banner	300000	1.200000
			1.200000

Comun 3443906

FIRMA DEL CLIENTE:

TOTAL $

LITOGRAFIA X Y B NIT. 1063266420-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Unico Tributario

RUT

2. Consecutivo: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3 4 4 3 9 0 6 | 6. DV: 1

12. Dirección seccional: Impuestos y Aduanas de Medellín 1 2

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación	27. Fecha expedición
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	3443906	

Lugar de expedición	26. País	25. Departamento	35. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Antioquia 0 5	Caucasia 1 5 4

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
ROMERO	MARQUEZ	CESAR	ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial: | 37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Córdoba 2 3	La Apartada 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9 A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1983@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
2 3 3 5 0 1	3 1 4 5 0 2 9 0 7 7	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica					Ocupación	
Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
53. Código	5	4 9																								

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

49 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
54. Código																				

Exportadores

55. Forma	56. Tipo	Servicio	1	2	3
		57. Modo			
		58. CPC			

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios: 0 | 61. Fecha: 2024 - 09 - 03 / 11 : 29 : 32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

65a. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

65b. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

DOCUMENTO INFORMATIVO



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA
O+ G.S. RH
M SEXO

25-ABR-1995 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

INDICE DERECHO

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES

A-1302009-00188195-M-0003443906-20030604 0014434326A 2 7490106293

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de lluvia, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocafiex, Perfoneos
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 28 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA **N°.** 346

SEÑOR(ES): Fontecol NIT:

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT	Vr. TOTAL
3000	Volantes en mate 1000	1000	3000,000
	rial papel bond		
	12.5 x 21 cm		
	Tamaño carta		

Contacto 3-243-906

FIRMA DEL CLIENTE:

TOTAL $3000.00

LITOGRAFIA K Y B NIT: 1063289420-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

3. Consecutivo: 0 2 — Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3443906 — 6. DV: 1

12. Dirección seccional: 12 — Impuestos y Aduanas de Montería

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente: 2 — Persona natural o sucesión ilíquida

25. Tipo de documento: 13 — Cédula de Ciudadanía

26. Número de identificación: 3443906

27. Fecha expedición:

Lugar de expedición: COLOMBIA — 28. País: 169

29. Departamento: 05 — Antioquia

30. Ciudad/Municipio: 154 — Caucasia

31. Primer apellido: ROMERO

32. Segundo apellido: MARQUEZ

33. Primer nombre: CESAR

34. Otros nombres: ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial:

37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País: 169 — COLOMBIA

39. Departamento: 23 — Córdoba

40. Ciudad/Municipio: 350 — La Apartada

41. Dirección principal: CL 26 9A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1969@gmail.com

43. Código postal: 233501

44. Teléfono 1: 3145029077

45. Teléfono 2:

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades	Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1 2	51. Código	52. Número establecimientos
4330	2014 02 25	9004	2021 01 01			

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 4 9

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

49 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

54. Código:

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 2 3 | 57. Modo | 58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X]

60. No. de Folios: 0

61. Fecha: 2024 - 09 - 03 / 11 : 29 : 32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.5 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

664. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

665. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

DOCUMENTO DE CONSULTA



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 16-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA
O+ G.S. RH
M SEXO

26-ABR-1985 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

INDICE DERECHO

A-1302000-00186193-M-0003463900-20000604 0014434326A 2 7430106293

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andenios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocaflex, Perifoneo
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 5790
Calle: 26 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA N°. 339

SEÑOR(ES): Funtecol NIT:

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
4	Pendon en material lona banner de 2x1 Metros	200000	800000

FIRMA DEL CLIENTE: 3-443 906

TOTAL $ 800000

LITOGRAFIA K Y B NIT. 1063289421-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Unico Tributario

RUT

2. Concepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3443906 | 6. DV: 1

12. Dirección seccional: Impuestos y Aduanas de Manizales 1 2

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación	27. Fecha expedición
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	3443906	

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Antioquia 0 5	Caucasia 1 5 4

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
ROMERO	MARQUEZ	CESAR	ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Córdoba 2 3	La Apartada 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1969@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
2 3 3 5 0 1	3 1 4 5 0 2 9 0 7 7	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 | 4 8

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

48 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

54. Código:

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 | 2 | 3

57. Modo

58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no es exigible su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios: 0 | 61. Fecha: 2024-09-03 11:29:32

La información suministrada a través de formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso, Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y aceptó la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada

664. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

663. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

Documento no válido

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES



FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA | O+ G.S. RH | M SEXO

26-ABR-1985 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

INDICE DERECHO

A-1302000-00186185-M-0003443906-20090804 0014434226A 2 7430106293

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Terimas
Venta de Pinturas Rocallex, Perifoneo
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 26 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA **N°. 338**

SEÑOR(ES): Funtecol NIT:

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
1	Impresion a Color	366000	366000

Nit 3-443-906.

FIRMA DEL CLIENTE:

TOTAL $366000

LITOGRAFIA K' Y B NIT: 1063286420-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Unico Tributario

RUT

2. Concepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3 4 4 3 9 0 6 | 6. DV: 1

12. Dirección seccional: 1 2

11. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente: Persona natural o sucesión ilíquida: 2

25. Tipo de documento: Cédula de Ciudadanía: 1 3

26. Número de Identificación: 3443906

27. Fecha expedición:

Lugar de expedición: COLOMBIA

28. País: 1 6 9

29. Departamento: Antioquia: 0 5

30. Ciudad/Municipio: Concordia: 1 5 4

31. Primer apellido: ROMERO

32. Segundo apellido: MARQUEZ

33. Primer nombre: CESAR

34. Otros nombres: ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial:

37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País: COLOMBIA: 1 6 9

39. Departamento: Córdoba: 2 3

40. Ciudad/Municipio: La Apartada: 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreres19@gmail.com

43. Código postal: 2 3 3 5 0 1

44. Teléfono 1: 3 1 4 5 0 2 9 0 7 7

45. Teléfono 2:

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
40. Código	42. Fecha inicio actividad	46. Código	45. Fecha inicio actividad	50. Código		51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1	1	2		

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 4 9

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

49 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

54. Código:

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 2 3 | 57. Modo | 58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actuaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación.

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X]

60. No. de Folios: 0

61. Fecha: 2024-09-03 11:29:32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2013.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

664. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

665. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:13AM

Documento de Validación

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NÚMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA | O+ G.S. RH | M SEXO

25-ABR-1985 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

A-1302000-00186195-M 0003443906-20030804 0014434396A 2 7430106293

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocaflex, Perfonicos
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 8790
Calle: 26 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
		26	2025

FACTURA DE VENTA Nº. 327

SEÑOR(ES): Funtecol NIT 3443.906

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
8.	perfonico para dar a conocer Campaña Vial Zona Rural y Urbana,	80000	640000

FIRMA DEL CLIENTE: 3443906

TOTAL $640000

LITOGRAFIA K Y B NIT: 1063289420-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

2. Consepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3 4 4 3 9 0 6 | 6. DV: 1

12. Dirección seccional: Impuestos y Aduanas de Manizales: 1 2

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente: Persona natural o sucesión ilíquida: 2

25. Tipo de documento: Cédula de Ciudadanía: 1 3

26. Número de identificación: 3443906

27. Fecha expedición:

Lugar de expedición: COLOMBIA

28. País: 1 6 9

29. Departamento: Antioquia: 0 5

30. Ciudad/Municipio: Caucasia: 1 5 4

31. Primer apellido: ROMERO

32. Segundo apellido: MARQUEZ

33. Primer nombre: CESAR

34. Otros nombres: ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial:

37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País: COLOMBIA: 1 6 9

39. Departamento: Córdoba: 2 3

40. Ciudad/Municipio: La Apartada: 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9 A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1969@gmail.com

43. Código postal: 2 3 3 5 0 1

44. Teléfono 1: 3 1 4 5 0 2 9 0 7 7

45. Teléfono 2:

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

53. Código: 5 4 9

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

49 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

54. Código

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 2 3

57. Modo

58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X]

60. No. de Folios: 0

61. Fecha: 2024-09-03 11:25:32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso, Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada

864. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

865. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

DOCUMENTO SIN VALIDEZ

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NÚMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA | O+ G.S. RH | M SEXO

26-ABR-1985 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

A-1302000-00196195-M-0003443006-20050804 0014434328A 2 7430106293

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocaflex, Perifoneos
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 26 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA **N°.** 343

SEÑOR(ES): Funtecol NIT. 900262587-

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
2	Alquiler de equipo Audio Visual, video beam de 2500 lumens + parlantes microfono y tecon (por dia)	210000	420000

LITOGRAFIA K Y B NIT: 1063288429-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

1 Firmado 3-223-906-

FIRMA DEL CLIENTE

TOTAL $420000

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

RUT

2. Consecutivo: 0 2 — Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3443906 — 6. DV: 1

12. Dirección seccional (Impuestos y Aduanas de Montería): 1 2

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente: Persona natural o sucesión ilíquida — 2

25. Tipo de documento: Cédula de Ciudadanía — 1 3

26. Número de Identificación: 3443906

27. Fecha expedición:

29. Lugar de expedición: COLOMBIA

28. País: 1 6 9

29. Departamento: Antioquia — 0 5

30. Ciudad/Municipio: Caucasia — 1 5 4

31. Primer apellido: ROMERO

32. Segundo apellido: MARQUEZ

33. Primer nombre: CESAR

34. Otros nombres: ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial:

37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País: COLOMBIA — 1 6 9

39. Departamento: Córdoba — 2 3

40. Ciudad/Municipio: La Apartada — 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1969@gmail.com

43. Código postal: 2 3 3 5 0 1

44. Teléfono 1: 3 1 4 5 0 2 9 0 7 7

45. Teléfono 2:

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades	Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1 / 2	51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1			

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 4 9

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

49 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

54. Código:

Exportadores

55. Firma — 56. Tipo — Servicio 1 2 3 — 57. Modo — 58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] — 60. No. de Folios: 0 — 61. Fecha: 2024-09-03 11:29:32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz, en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice

Firma autorizada:

664. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

665. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

Documento de Consulta

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NÚMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966

BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA | O+ G.S. RH | M SEXO

26-ABR-1985 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

A-1302000-00186195-M-0003443906-20090604 0014434326A 2 7490106283

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocaflex, Perforicos
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 26 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA

N°. 345

SEÑOR(ES): Funtecol NIT: 900262587

DIRECCIÓN: Planeta rico

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
4	Alquiler 2 torres con micrófono y 4 parlantes	711500	2'846000

3-443.906

FIRMA DEL CLIENTE:

TOTAL $2'846000

LITOGRAFIA K' Y B NIT. 1063289420-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Unico Tributario

RUT

2. Casilla: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3443906 | 6. DV: 1

12. Dirección seccional: Impuestos y Aduanas de Manizales: 1 2

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente: Persona natural o sucesión ilíquida: 2

25. Tipo de documento: Cédula de Ciudadanía: 1 3

26. Número de Identificación: 3443906

27. Fecha expedición:

Lugar de expedición: COLOMBIA

28. País: 1 6 9

29. Departamento: Antioquia: 0 5

30. Ciudad/Municipio: Caucasia: 1 5 4

31. Primer apellido: ROMERO

32. Segundo apellido: MARQUEZ

33. Primer nombre: CESAR

34. Otros nombres: ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial:

37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País: COLOMBIA: 1 6 9

39. Departamento: Córdoba: 2 3

40. Ciudad/Municipio: La Apartada: 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9 A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1969@gmail.com

43. Código postal: 2 3 3 5 0 1

44. Teléfono 1: 3 1 4 5 0 2 9 0 7 7

45. Teléfono 2:

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 | 4 8

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

48 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

54. Código:

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Sectorial | 1 | 2 | 3

57. Modo

58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X]

60. No. de Folios: 0

61. Fecha: 2024-09-03 11:29:32

La información suministrada a través del formulario único de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

884. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

885. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA
O+ G.S. RH
M SEXO

26-ABR-1985 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL

INDICE DERECHO

A-1502000-00186195-M-0003443906-20010004 0014434326A 2 7430106293

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocaflex, Perifoneo
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 26 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA

N°. 342

SEÑOR(ES): Funtecol NIT 900262587

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
480	Alquiler de sillas plasticas sin brazos color blanco (por dia) 2 dias	800	768000

Firmado
3-443906

FIRMA DEL CLIENTE:

TOTAL $ 768000

LITOGRAFIA K Y B NIT. 1063286420-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Unico Tributario

RUT

2. Comercio: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3443905 | 6. DV: 1

12. Dirección seccional: 12

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación	27. Fecha expedición
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 13	3443905	

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	169	Antioquia 05	Caucasia 154

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
ROMERO	MARQUEZ	CESAR	ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial: | 37. Sigla:

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 169	Córdoba 23	La Apartada 350

41. Dirección principal: CL 26 9 A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosaiba12contreras1969@gmail.com

43. Código postal: 233501 | 44. Teléfono 1: 3145029077 | 45. Teléfono 2:

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4330	2014 02 25	9004	2021 01 01				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 | 48

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

48 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

54. Código:

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 2 3 | 57. Modo | 58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios: 0 | 61. Fecha: 2024-09-03 11:29:32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso, Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

664. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

665. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

DOCUMENTO INFORMATIVO



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA
O+ G.S. RH
M SEXO

26-ABR-1965 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

INDICE DERECHO

A-1302000-00186195-M-0003443906-20090604 0014434264 2 7430106283

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906
Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocatex, Perifoneos
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 26 9A 23 Barrio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	07	2025

FACTURA DE VENTA N°. 341

SEÑOR(ES): Funtecol NIT

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
500	Cartilla a color Propalcote 300gr tamaño 22x27cm Con Informacion y diseño Aprobado Por su Entidad	9000	4500000
			4500000

FIRMA DEL CLIENTE:

TOTAL $

LITOGRAFIA K Y B. NIT: 1063228842G-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

DIAN

Formulario del Registro Unico Tributario

RUT

2. Concepto: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 3443906 | 6. DV: 1

12. Dirección seccional (Impuestos y Aduanas de Montería): 1 2

14. Buzón electrónico:

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación	27. Fecha expedición
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	3443906	

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Antioquia 0 5	Caucasia 1 5 4

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
ROMERO	MARQUEZ	CESAR	ENRIQUE

35. Razón social:

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Córdoba 2 3	La Apartada 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9 A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1959@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
2 3 3 5 0 1	3 1 4 5 0 2 9 0 7 7	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica				Ocupación	
Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades			
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código	1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1					

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 4 9

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

48 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros	Exportadores
54. Código:	55. Forma / 56. Tipo / Servicio 1 2 3 / 57. Modo / 58. CIIC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios: 0 | 61. Fecha: 2024 - 09 - 03 / 11 : 26: 32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

664. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

665. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA | O+ G.S. RH | M SEXO

25-ABR-1985 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

A-1302000-00186195-M-0003443906-20090804 0014434325A 2 7430106293

FUNTECOL

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

PRODUCCIONES R&R LA 26

Nit.3.443.906

Alquiler de sonido de tarima, Andamios-Tarimas
Venta de Pinturas Rocaflex, Perifoneos
Impresión Digital y Más
Tels: 314 502 9077 - 311 772 6790
Calle: 26 9A 23 B/rio El Oriente
La Apartada - Córdoba

RÉGIMEN SIMPLIFICADO

Fecha.	DIA	MES	AÑO
	10	09	2025

FACTURA DE VENTA **N°. 337**

SEÑOR(ES): Funtecol NIT:

DIRECCIÓN:

CANT.	ARTICULOS	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
480	Entrega de refrigerio donde 2 dias Pancerotti de Jamon y queso mas Bebida	8500	8.160.000

LITOGRAFIA K Y B NIT: 1063285426-1 - MONTELIBANO - CORDOBA

Nit 3-443-906

FIRMA DEL CLIENTE:

TOTAL $8.160.000.-

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

RUT

3. Consecutivo: 0 2 Actualización

4. Número de formulario: 141121809636

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)	6. DV	12. Dirección seccional	14. Buzón electrónico
3 4 4 3 9 0 6	1	1 2	

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación	27. Fecha expedición
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	3443906	

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Antioquia 0 5	Concejo 1 5 4

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
ROMERO	MARQUEZ	CESAR	ENRIQUE

35. Razón social

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Córdoba 2 3	La Apartada 3 5 0

41. Dirección principal: CL 26 9 A 23 BRR EL ORIENTE

42. Correo electrónico: rosalba12contreras1969@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
2 3 3 5 0 1	3 1 4 5 0 2 9 0 7 7	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 3 3 0	2 0 1 4 0 2 2 5	9 0 0 4	2 0 2 1 0 1 0 1				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 4 9

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar

49 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

54. Código:

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 | 2 | 3 | 57. Modo | 58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos: SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios: 0 | 61. Fecha: 2024-09-03 11:29:32

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso, Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorización:

664. Nombre: ROMERO MARQUEZ CESAR ENRIQUE

665. Cargo: CONTRIBUYENTE

Fecha generación documento PDF: 03-09-2024 11:30:12AM

DOCUMENTO INFORMATIVO



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 3.443.906
ROMERO MARQUEZ

APELLIDOS
CESAR ENRIQUE

NOMBRES

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 18-ENE-1966
BUENAVISTA
(CORDOBA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.76 ESTATURA
O+ G.S. R.H.
M SEXO

26-ABR-1965 CAUCASIA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES

INDICE DERECHO

A-1302000-00166185-M-0003443906-20090804 0014434336A 2 7430106283

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

SEGURIDAD VIAL
GESTIÓN EN LAS VÍAS

ALCALDÍA DE LA APARTADA

SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE LA APARTADA

CORDOBA

2025

ALCALDÍA DE
LA APARTADA


PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL
TRABAJAMOS POR
UNA MEJOR GESTIÓN
EN LAS VÍAS
ALCALDÍA DE
LA APARTADA


PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL
TRABAJAMOS POR
UNA MEJOR GESTIÓN
EN LAS VÍAS
ALCALDÍA DE
LA APARTADA


PLAN LOCAL
DE SEGURIDAD
VIAL
TRABAJAMOS POR
UNA MEJOR GESTIÓN
EN LAS VÍAS
ALCALDÍA DE
LA APARTADA

Julio 11 de 2025

Señores:
FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL, TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA
FUNTECOL

Asunto: Certificado de recibido a satisfacción por parte de supervisión del PLSV.

Reciban un cordial saludo

Por medio de la presente, en calidad de supervisor de contrato para el Plan Local de Seguridad Vial, certifico el recibido de la actualización documental del Plan local De Seguridad Vial del Municipio de La Apartada, dando aval de satisfacción de entrega en medio magnético y físico. Se verifica cumplimiento de estrategias de prevención vial, proyecciones de movilidad, realización de Inventario de Señalización, apoyo en reunión del Comité de Seguridad Vial.

Recibo INFORME DE EJECUCION CONTRACTUAL, con las evidencias fotográficas, publicitarias y de gestión incluidas en las obligaciones proyectadas.

Como valor adicional recibo diseño del PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL, PLAN ESTRATEGICO DE CONSUMO RESPONSABLE DE ALCOHOL y aportes de gestión administrativa a entes de control y apoyo.

Atentamente,

MONICA M. MONTES MERCADO
Inspectora de Secretaria Tránsito y Transporte Municipal
La Apartada – Córdoba
3117165452
stransitoytransporte@laapartada-cordoba.gov.co

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL
TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

INVENTARIO SEÑALIZACION

MUNICPIO DE LA APARTADA CORDOBA

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD SOCIAL

2025

FUNDACION SOCIAL PARA EL DESARROLLO CULTURAL TECNOLOGICO Y ECOLOGICO DE COLOMBIA

NIT 900262587-1

ITEM	REFERENCIA	BARRIO	REGISTRO FOTOGRAFICO
1	Calle 44 con Carrea 11 via ayapel	24 de noviembre	
2	Calle 43 con Carrera 11 via ayapel	24 de noviembre	
3	Calle 43 con Carrera 10	24 de noviembre	
4	Calle 42 con Carrera 11 via ayapel	24 de noviembre	
5	Calle 41 con Carrera 9	24 de noviembre	

6	Calle 41 con Carrera 11 via ayapel	Tierra Santa	
7	Calle 39 con Carrera 11 via ayapel	Tierra Santa	
8	Calle 39 con carerra 10, contiguo al colegio luis fergob	Tierra Santa	
9	Calle 39 con Carrera 11 via ayapel	Tierra Santa	
10	Calle 39 con carrera 8	Tierra Santa	

11	Calle 38 con Carrera 8	Tierra Santa	
12	calle 38 con Carrera 9	Tierra Santa	
13	Calle 37 con Carrera 8	Tierra Santa	
14	Calle 37 con Carrera 9 iglesia tierra santa	Tierra Santa	
15	Calle 37 con Carrera 10 colegio luis fergob	Tierra Santa	

16	Calle 37 con Carrera 11 via ayapel	Tierra Santa	
17	Calle 36 con carrera 9	divino niño	
18	calle 35 con carrera 8	divino niño	
19	calle 35 con carrera 9	divino niño	
20	calle 35 con carrera 19	divino niño	

21	calle 35 con carrera 11 via ayapel	divino niño	
22	Calle 34 con Carrea 11 via ayapel	divino niño	
23	calle 34 con carrera 10	divino niño	
24	calle 34 con carrera 9	divino niño	
25	calle 33 contiguo cancha divino niño	divino niño	

26	calle 33 con carrera 9	divino niño	
27	calle 33 con carrera 10	divino niño	
28	calle 33 con carrera 11 via ayapel	divino niño	
29	calle 32 con carrera 8	divino niño	
30	calle 32 con carrera 9	divino niño	

31	calle 32 con carrera 10	divino niño	
32	calle 32 con carrera 11 via ayapel	divino niño	
33	calle 31 con carrera 11 via ayapel	divino niño	
34	calle 31 con carrera 10	Barrio el Oriente	
35	calle 31 con carrera 9	Barrio el Oriente	

35	calle 30 con carrera 9	Barrio el Oriente	
37	calle 30 con carrera 10	Barrio el Oriente	
38	calle 28 con carrera 10	Barrio el Oriente	
39	Calle 28 con carrera 11	Barrio el Oriente	
40	Calle 28 con carrera 10	Barrio el Oriente	

41	calle 28 con carrera 9	Barrio el Oriente	
42	calle 29 con carrera 10	Barrio el Oriente	
43	calle 29 con carrera 9	Barrio el Oriente	
44	calle 27 con carrera 9	Barrio el Oriente	
45	calle 27 con carrera 10	Barrio el Oriente	

46	calle 27 con carrera 11 via ayapel	Barrio el Oriente	
47	calle 26 con carrera 11 via ayapel	Barrio el Oriente	
48	calle 26 con carrera 10	Barrio el Oriente	
49	calle 25 con carrera 9	Barrio el Oriente	
50	calle 25 con carrera 9b	Barrio el Oriente	

51	calle 24 con carrera 11 via ayapel	La frontera	
52	calle 24 con carrera 13	La frontera	
53	calle 23 con carrera 13	La frontera	
54	calle 24 con carrera 26	la raya	
55	calle 23 con carrera 17	la raya	

56	calle 24 con carrera 17	la raya	
57	calle 24 con carrera 18	la raya	
58	calle 23 con carrera 18	la raya	
59	calle 23 con carrera 19	la raya	
60	calle 23 con carrera 15	la raya	

61	calle 22 con carrera 19	la raya	
62	calle 21 con carrera 19	la raya	
63	calle 22 con carrera 17	la raya	
64	calle 21 con carrera 17	la raya	
65	Carrera 9aA con. Calle 20 vía troncal caucasia	barrio montelibano	

66	calle 19 con carrera 9 A	barrio montelibano	
67	calle 19 con carrera 9b	barrio montelibano	
68	carrera 10 b con calle 20 vía troncal caucasia	barrio montelibano	
69	carrera 10 con calle 19	barrio montelibano	
70	carrera 10 con calle 18	barrio montelibano	

71	carrera 12 con calle 20 via troncal caucasia	barrio montelibano	
72	carrera 12 con calle 19	barrio montelibano	
73	carrera 12 con calle 18	barrio montelibano	
74	carrera 13 con calle 18	barrio montelibano	
75	carrera 13 con calle 19	barrio montelibano	

76	carrera 14A con calle 20 vía troncal caucasia	barrio montelibano	
77	carrera 14A con calle 19 barrio la florida	barrio la florida	
78	carrera 14A con calle 18	barrio la florida	
79	carrera 17 con calle 20 vía troncal	barrio la florida	
80	carrera 17 con calle 19	barrio la florida	

81	carrera 17 con calle 18	barrio la florida	
82	carrera 18 con calle 20 via troncal a caucasia	barrio la florida	
83	carrera 18 con calle 19	barrio la florida	
84	carrera 18 con calle 19	barrio la florida	
85	carrera 18A con calle 19	barrio la florida	

86	carrera 19 con calle 18	barrio la florida	
87	carrera 19 con calle 17	barrio la florida	
88	carrera 18 con calle 18	barrio la florida	
89	carrera 18 con calle 17 barrio la florida	barrio la frorida	
90	carrera 10 con calle 18	barrio montelibano	

91	carrera 9b con calle 18	barrio montelibano	
92	carrera 5 con calle 30 san Carlos	san carlos	
93	carrera 3 con calle 30 san Carlos	san carlos	
94	calle 29 con carrera 4 san Carlos	san carlos	
95	calle 28 con carrera 4 san Carlos	san carlos	

96	calle 27 con carrera 5 san Carlos	san carlos	
97	calle 27 con carrera 5a san Carlos	san carlos	
98	calle 27 con carrera 6 san Carlos	san carlos	
99	calle 26 con carrera 5 san carlos	san carlos	
100	calle 26A con carrera 5 san Carlos	san carlos	

101	calle 26A con carrera 6 san Carlos	san carlos	
102	calle 26 con carrera 5 A san Carlos	san carlos	
103	calle 25 con carrera 4 san Carlos	san carlos	
104	calle 26a con carrera 5 san Carlos	san carlos	
105	calle 25 contiguo hospital	villa sol	

106	calle 25 carrera 5A	villa sol	
107	carrera 25a con calle 20 via troncal planeta rica	villa sol	
108	carrera 5 con calle 20 via troncal planeta rica	villa sol	
109	carrera 5 con calle 25	villa sol	
110	carrera 6 con calle 26	villa sol	

111	calle 20 con carrera 48	villa sol	
112	calle 26 con carrera 20 via troncal planeta rica	villa sol	
113	carrera 7 con calle 20 via troncal planeta rica	villa sol	
114	manzana1 con carrera 6	san mateo	
115	manzana 1 con carrera 7 san mateo	san mateo	

116	carrera 7 con calle 26 san mateo	san mateo	
117	carrera 7 contiguo puentesito barrio san mateo	san mateo	
118	manzana 5 con calle 26	san mateo	
119	carrera 12 con calle 20 vía troncal caucasia	vía troncal caucasia	
120	carrera 12 con calle 21	La frontera	

121	carrera 12 con calle 22	la frontera	
122	calle 21 con carretera via ayapel	via ayapel	
123	calle 21 con carrera 9	Barrio el Oriente	
124	carrera 9 con carretera troncal via caucasia	Barrio el Oriente	
125	calle 23 con carrera 9	Barrio el Oriente	

126	carrera 10A con calle 22	Barrio el Oriente	
127	carrera 10A con calle 21	Barrio el Oriente	
128	calle 21 con carretera via ayapel	Barrio el Oriente	
129	calle sin Nomenclatura,	Barrio Francis Garcia	
130	calle sin Nomenclatura,	Barrio Francis Garcia	

131	calle sin Nomenclatura, cerca al parque sacudete	Barrio Francis Garcia	
132	calle sin Nomenclatura, cerca a la entrada de la invacion nueva esperanza	Barrio Francis Garcia	
133	calle sin nomenclatura	barrio nueva esperanza	
134	calle sin nomenclatura	barrio nueva esperanza	
135	calle sin nomenclatura	barrio nueva esperanza	

136	calle sin nomenclatura	barrio nueva esperanza	
137	calle sin nomenclatura	barrio nueva esperanza	
138	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	
139	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	
140	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	

141	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	
142	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	
143	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	
144	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	
145	calle sin nomenclatura	barrio el retorno	

OBSERVACIONES: Es imperativo desde planeación proyectar la nomenclatura visible del municipio, visualizar el área de crecimiento y proyectar carreras y calles ascendentes en sentido Sur - Norte, según plano cartesiano. Dejar de renombrar por personas o características populares. las vías pavimentadas requieren señalización vertical y horizontal, implementación de reductores de velocidad. Las vías sin pavimentación no se pueden intervenir con señalización vertical u horizontal.

Eliana Ruiz Herrera
ELIANA RUIZ HERRERA
Representante Legal

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL ALCALDIA MUNICIPAL LA APARTADA CORDOBA

ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

LA APARTADA - CORDOBA
2025

Contenido

INFORMACIÓN DE LA EMPRESA 5
CONSIDERACIÓN INICIAL 6
METODOLOGIA 6
INTRODUCCIÓN 9
CONCEPTOS Y DEFINICIONES 10
DEFINICIONES APLICABLES AL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 10
MARCO LEGAL 14
1 FASE PLANIFICACIÓN DEL PESV 16
PASO 1. LÍDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV 16
PASO 2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL 18
PASO 3. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL DE LA ORGANIZACIÓN 23
PASO 4. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DE LA ALTA DIRECCIÓN 27
PASO 5. DIAGNÓSTICO 30
PASO 6. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS 32
PASO 7. OBJETIVOS Y METAS 55
PASO 8. PROGRAMAS DE RIESGO CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO 57
2. FASE DE IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV 58
PASO 9. PLAN ANUAL DE TRABAJO 59
PASO 10. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN 61
PASO 11. RESPONSABILIDAD Y COMPORTAMIENTO 62
PASO 12. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES 65
PASO 13. INVESTIGACIÓN INTERNA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO 66
PASO 14. VÍAS ADMINISTRADAS POR LA ORGANIZACIÓN 67
PASO 15. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES 69
PASO 16. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS Y EQUIPOS 70
PASO 17. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS 73
PASO 18. GESTIÓN DEL CAMBIO Y GESTIÓN DE CONTRATISTAS 75
PASO 19. ARCHIVO Y RETENCIÓN DOCUMENTAL 88
3. FASE DE SEGUIMIENTOPOR LA ALTA DIRECCIÓN 95

PASO 20. INDICADORES Y REPORTE DE AUTO GESTIÓN DEL PESV 95
PASO 21. REGISTRO Y ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE SINIESTROS VIALES 102
PASO 22. AUDITORÍA ANUAL 105
4. FASE DE LA MEJORA CONTINUA DEL PESV 106
PASO 23. MEJORA CONTINUA, ACCIONES PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS 106
PASO 24. MECANISMOS DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN 108
Bibliografía 109

INFORMACIÓN DE LA EMPRESA

DATOS DE LA EMPRESA	
NOMBRE DE LA EMPRESA	ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA
NIT	812001681-6
ACTIVIDAD COMERCIAL	ADMINSITRACION PUBLICA MUNICIPAL
CODIGO DANE	23501
DIRECCIÓN	CALLE 18 # 11 - 14
TELÉFONO	7742523
PERSONA DE CONTACTO	OSCAR MIGUEL CALAO LOPEZ
CARGO	ALCALDE MUNICIPAL
E-MAIL	alcaldia@lapartada-cordoba.gov.co

CONSIDERACIÓN INICIAL

Con el ánimo de facilitar la labor de las autoridades competentes en materia de revisión técnica, emisión de observaciones y/o aval del contenido del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la empresa **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** desarrolla en estricto orden los lineamientos definidos en estrecha relación con las directrices del Ministerio de Transporte y el Gobierno Nacional resolución 20223040040595 de 2022 "Metodológica para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial".

La información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: Se encuentran establecidos en los requisitos del Decreto 1072 del 2015 y en la norma ISO 39001, enunciados en cada paso aplicado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, este se indica al pie de cada paso desarrollado según las fases de la matriz PHVA.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial está en línea base del Plan Municipal de La Apartada, Plan Departamental de Córdoba y Plan Nacional de Seguridad vial vigente.

METODOLOGIA

Para el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se desarrolló una metodología de trabajo integrada por procesos lógicos y por etapas, que deben seguirse de manera sistemática para lograr el resultado de la mejora continua de la Seguridad Vial.

El presente documento se elaboró en función a lo establecido en la resolución 20223040040595 de 2022 expedida por el Ministerio de Transportes, "*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*", esta metodología está diseñada para ser articulada con el sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Por consiguiente, la metodología del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se divide en (4) fases que facilitan su diseño e implementación.



Ilustración Ciclo de la Mejora Continua PHVA. Fuente: elaboración propia

La metodología se elaboró en base de la misionalidad y tamaño de la empresa, para lo cual se estableció el nivel relacionado y el tipo de misionalidad con el fin de facilitar el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Para el diserto e implementación del plan estratégico de seguridad vial, la organización se ubicará en alguno de los siguientes tres (3) niveles: básico, estándar o avanzado, de acuerdo con su misionalidad y tamaño. La ubicación en uno de los mencionados niveles le determinará los pasos aplicables de conformidad con lo definido en esta Metodología.

Nivel de Diseño e Implementación del PESV	MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
	Empresas NO dedicadas a la prestación de servicio de Transportes	**Aplicabilidad**
Básico	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores,	✓
Estándar	Entre 50 y 99 vehículos o entre 50 y 99 conductores,	
Avanzado	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,	

Tabla Función de la misionalidad y tamaño de la empresa. Obtenido de: Elaboración Propia

Definido el nivel y misionalidad de la empresa en materia de diseño e implementación del PESV, se determina los requisitos obligatorios de cumplimiento, por tanto, la ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA debe efectuar las cuatro (4) fases, Planear, Hacer, Verificar y Actuar y sus pasos correspondientes para el desarrollo del PESV, entendiendo que NO cumple con el número de vehículos o conductores vinculados para éste, pero es una empresa ejemplo de control y seguimiento para los planes de la jurisdicción donde realiza su actividad comercial y por ese motivo estructura el proceso avanzado, como se presenta a continuación:

INTRODUCCIÓN

La **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** es una empresa dedicada a la administración de la función pública Municipal, con calidad y seguridad; que trabaja en pro de la satisfacción de sus clientes y partes interesadas. En la actualidad la empresa cuenta con un sistema de gestión integral, dando cumplimiento a la legislación colombiana. Teniendo en cuenta lo anterior la gerencia de la empresa se ha comprometido con el cumplimiento e Implementación del plan estratégico de seguridad vial PESV, como compromiso en el interés de aportar con la disminución y control de los riesgos en las vías, que cada día afecta la integridad de las personas a nivel nacional. Para dar cumplimiento y lograr los objetivos planteados la gerencia general ha implementado un comité interdisciplinario con capacidad de toma de decisiones.

A lo largo de la implementación del PESV, se han establecido directrices para la toma de conciencia y creación de hábitos de nuestro personal operativo en busca de la disminución de la accidentalidad y cultura en la vía.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Para la implementación, seguimiento y ejecución del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la empresa relaciona a continuación entre otros, los conceptos y definiciones generales que establece la normatividad vigente.
Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Los conceptos mencionados a continuación son establecidos por la resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022.

¿Qué es un plan estratégico de seguridad vial?
Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

¿Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial?
La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

Objetivos de un plan estratégico de seguridad vial
Con los objetivos del plan estratégico de seguridad vial se traza un mapa que señala resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial.

DEFINICIONES APLICABLES AL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

A continuación, se presenta el significado de algunos de los términos que se van a trabajar dentro de la estructuración del plan estratégico de seguridad vial implementado por la ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA de acuerdo a la resolución 0040595 del 12 de julio de 2022.

Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

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.

Seguridad pasiva: Son los elementos del vehiculo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

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 (CNTT, 2002).

Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del 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, aún 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 (Ley 1562 de 2012).

Riesgo: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

Amenaza: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto periodo de tiempo en un sitio dado.

Vulnerabilidad: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

Peatón: Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002)

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehiculo (CNTI, 2002).

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e

indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

ARL: La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.

HSEQ: Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
Visión: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Entidad: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc., tomada como persona jurídica.

Organización: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

Empresa: La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

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 (CNIT. 2002).

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNIT. 2002).

Vehiculo no automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

SIGLAS

COPASST: Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo

CSV: Comité de Seguridad Vial

EPP: Elementos de Protección Personal

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial

PHVA: Planear, Hacer, Verificar y Actuar

SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

OMS: Organización Mundial de la Salud.

MARCO LEGAL

Dando cumplimiento a la normatividad legal vigente para el territorio colombiano, ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA se acoge a las disposiciones establecidas por el ministerio de transporte y el gobierno nacional, agencia nacional de seguridad vial y demás entes reguladores en este aspecto. Por lo anterior, se mencionarán las más representativas:

NORMA	AÑO DE EMISIÓN	DISPOSICIONES LEGALES	
Constitución Política de Colombia	1991	Normas de Normas	Articulo 11, por el cual se establece la responsabilidad esencial del Estado en la protección de los derechos a la vida y a la integridad personal.
Ley 336	1996	Por el cual se adopta el estatuto Nacional de Transporte.	
Ley 769 de	2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones	
Ley 1383	2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002- Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones	
Ley 1503	2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.	
Ley 1696	2013	Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas	
Decreto 1079	2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte	
Decreto 1906	2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo	
Decreto 1310	2016	Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015 en relación el Plan Estratégico de Seguridad Vial	

Resolución 40595 Min transporte	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.
Resolución 1885	2015	Manual de señalización nacional
Decreto 1072	2015	Versión que incorpora las modificaciones introducidas al decreto único reglamentario del sector trabajo
Resolución 3246	2018	Guía de cintas retroreflectivas
Ley 2251	2022	Recaudo de pruebas relativas a la colisión mediante herramientas técnicas y tecnológicas.
Decreto 1430	2022	Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Nota: conforme se realicen actualizaciones normativas en medidas de seguimiento, control y ejecución de seguridad vial a empresas se adjuntaran y ajustaran en el plan normativo de la empresa y su debida implementación por áreas de acción.

1 FASE PLANIFICACIÓN DEL PESV



PASO 1. LÍDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

La gerencia designó como responsable del diseño, implementación y seguimiento del Plan estratégico de Seguridad Vial (PESV) de ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA a la empresa FUNTECOL y su equipo profesional como Lideres de diseño, para el efecto deberá adelantar los roles y funciones en pro de garantizar de que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, además, es el responsable de la medición de los indicadores del Plan estratégico de Seguridad Vial, conforme se indica en Fase 3 - Verificación, Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV.
Su designación se notificará mediante acta de conformación del comité de seguridad vial indicando sus responsabilidades y funciones.

- ✓ Planear, organizar, dirigir, desarrollar y aplicar el PESV, y realizar por lo menos una vez al año su evaluación.
- ✓ Asegurar que los requisitos del PESV se establezcan, implementen y mantengan, de acuerdo con lo indicado en la Ley 1503 de 2011, el Decreto 1079 de 2015, Resolución 40595 del 2022 y demás normas asociadas.
- ✓ Promover la participación de todos los miembros de la empresa en la implementación del PESV.
- ✓ Programar las auditorias internas necesarias para el mantenimiento y mejora continua del PESV.

- ✓ Informar a la alta Dirección sobre el funcionamiento y los resultados del PESV.
- ✓ Asegurarse de que se promueva la toma de conciencia de la conformidad con los requisitos del PESV.

Reporte De Autogestión Y Medición De Los Indicadores Del PESV

El líder del diseño e implementación del PESV también es responsable de:

- ✓ Diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores
- ✓ Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de accidentes de tránsito y realizar seguimiento a los planes de acción.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV	Articulo 2.2.4.6.8. Obligaciones de los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades Organizacionales

PASO 2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

Teniendo presente la interpretación de la norma y la adopción del diseño del plan estratégico de la empresa, siendo una estrategia avanzada NO se tendrá un comité de seguridad vial debido a que el requisito de aplicación Avanzado vincula la aplicación del mismo. Sin embargo los temas de seguridad vial serán articulados en el SG.SST y constituirá un aparte especial en los comités de convivencia, Copasst y los que apliquen. Dentro de los cuales se mantendrán acciones de prevención, seguimiento y control de las eventualidades y actores viales misionales de la empresa.

OBJETIVO GENERAL DEL PESV

Diseñar estrategias en el plan estratégico de seguridad vial, acorde a los fines misionales de la empresa dando cumplimiento a la legislación asociada y optimizando los recursos para una operación segura, dando prioridad a nuestro personal respecto a sus competencias, y a la minimización de los riesgos asociados a las actividades que desarrollamos, estableciendo y ejecutando actividades orientadas a la prevención de los siniestros viales, donde interviene el parque automotor, los trabajadores, los contratistas y personal externo a la organización, de igual forma impulsar la adopción de conductas seguras de movilidad y mejora continua.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ✓ Fortalecer los procesos de seguridad vial de la **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** bajo el diseño, difusión e implementación de una política de seguridad vial, que integre todas las acciones de prevención vial para sus trabajadores, contratistas, sub contratistas y visitantes.
- ✓ Mejorar el componente humano mediante estrategias de sensibilización, talleres, capacitaciones, campañas de prevención vial, etc., que promuevan en nuestros trabajadores contratistas y sub contratistas, el conocimiento de las normas y reglamentaciones de tránsito, la creación de conciencia, generación de buenos hábitos de conducción y afianzamiento de comportamientos y conductas seguras.
- ✓ Desarrollar actividades necesarias para lograr una infraestructura segura, tanto en vías internas como en vías externas, minimizando las condiciones de riesgo en materia de accidentes viales a todos los trabajadores contratistas y sub contratistas de transporte frente a la seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía como un asunto de interés organizacional.
- ✓ Garantizar vehículos seguros para su uso, estableciendo los mecanismos para controlar el mantenimiento preventivo correspondiente al parque automotor de la **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** para reducir los daños físicos y económicos propios y a terceros, que permitan garantizar el óptimo estado y funcionamiento del parque automotor directo, de contratistas y sub contratistas, mejorando la seguridad de las operaciones.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- Aumentar el grado de satisfacción de nuestros clientes, colaboradores y demás partes interesadas
- Optimizar, Renovar y Mantener la infraestructura y el Parque Automotor en Adecuado Estado, para Lograr la Conformidad con los Requisitos del Servicio
- Mantener la Prestación del Servicio bajo estándares de calidad, acorde a los requisitos del cliente y partes interesadas.
- Cumplir con los requisitos legales vigentes aplicables
- Mejorar la competencia del personal en pro del cumplimiento de los objetivos y estrategias de la empresa
- Optimizar y mejorar Nuestros Procesos, Minimizando Pérdidas y Riesgos, y Previniendo en Forma Continua las No Conformidades.
- Incrementar nuestra presencia segura en el municipio y fuera de él.
- Garantizar la Sostenibilidad de la empresa en los aspectos Ambientales, Socioculturales y Económicos a través de la optimización de recursos
- Mantener ambientes de trabajo sanos y seguros implementando medidas de intervención para los riesgos significativos, con el fin de disminuir la probabilidad de accidentes de trabajo, enfermedades de origen laboral bienestar fisico, mental y social para las personas que trabajan para la Organización

Representante - Alcalde

COMPROMISO DE LAS DIRECTIVAS

La Empresa, en cabeza del Alcalde Municipal y el personal Administrativo, se compromete a liderar la creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, estableciendo actividades de promoción y prevención de los accidentes de tránsito, todos los integrantes de la empresa, serán responsables de participar en las actividades planeadas con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito que puedan generar lesiones físicas, mentales y sociales a los trabajadores, a la comunidad en general y el medio ambiente.

Representante legal - Alcalde

ALCANCE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** está dirigido a todos los miembros de la Alcaldía Municipal, conductores, contratistas misionales, subcontratistas, proveedores, funcionarios, entidades gubernamentales, Honorable Concejo Municipal, clientes, personal que realiza desplazamientos in itinere y todos aquellos actores involucrados en la operación de la Alcaldía como empresa del sector público, en sus áreas operativas y administrativas.

Alcance de la empresa. V2

Administración Municipal Pública.

Misión del PESV de la empresa

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA es una empresa dedicada a la administración de la función pública municipal. Comprometida con la satisfacción de nuestros usuarios a través de una experiencia de control y ejecución municipal, para ello contamos con un talento humano competente y criterios de vinculación para la movilidad

Visión del PESV de la empresa

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA para el año 2030 será reconocida en la Región caribe como una empresa líder en la calidad de la participación en movilidad terrestre.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 2. Comité de seguridad vial	Artículo 2.2.4.6.8. Obligaciones de los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

PASO 3. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL DE LA ORGANIZACIÓN

La **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** Empresa dedicada la administración de la función pública, se compromete a promover y adoptar la seguridad vial como una cultura inherente al interior de la empresa, mediante el diseño, implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), a través del seguimiento, control, evaluación y mejora continua de acciones concretas que permitan reducir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados.

En cumplimiento de la normatividad vigente se integrará dicho plan con los postulados del Sistema de Calidad SC y la Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST.

Para cumplir con este propósito, la ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA adoptara los siguientes compromisos:

1. Los conductores serán responsables del vehículo que operen durante el servicio, por lo cual los usuarios no podrán instar a los conductores a infringir norma alguna.
2. Sensibilizar a los colaboradores y demás partes interesadas a través de jornadas de orientación y entrenamiento en prevención de accidentes de tránsito y respeto por las señales de tránsito vehicular que generen conductas proactivas frente al manejo defensivo y control de seguridad vial.
3. El Alcalde deberá participar y permitir la asistencia de los colaboradores en jornadas de orientación, entrenamiento, sensibilización, prevención y control que sean programadas en relación con el PESV y el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST.
4. Los colaboradores, contratistas y demás partes interesadas deberán cumplir con las disposiciones establecidas y divulgadas por la entidad en el marco del PESV.
5. Los colaboradores, contratistas, aprendices y en especial los conductores deberán cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito de Colombia que se enmarca en principios de seguridad, movilidad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público. Así mismo, deberán aplicar y dar cumplimiento a todas las disposiciones dadas en el PESV.
6. Los encargados del parque automotor y los conductores deberán asegurar el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos al servicio de la Entidad,

así como garantizar la vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT y la Revisión Técnico-mecánica anual y dar cumplimiento a las políticas de operación que para tal fin tiene establecidas el Grupo de Gestión Administrativa de la Entidad.

7. Alineada con la Política de Prevención de Consumo y Abuso de Alcohol, Drogas Ilícitas y Tabaquismo de la Entidad, y con el objetivo de prevenir incidentes y accidentes de tránsito, se determina Cero Tolerancia a la conducción de vehículos automotores de la Empresa bajo efectos de cualquier sustancia de las señaladas.

Del mismo modo, se fijan las siguientes políticas de regulación de comportamiento humano en Función Pública:

A. **Regulación de horas de conducción y descansos:** Los conductores sólo podrán conducir 4,5 horas continuas con un descanso de 45 minutos antes de volver a conducir. Si no es posible descansar los 45 minutos, el conductor deberá por lo menos hacer interrupciones de 15 minutos en distintos destinos durante el desplazamiento según considere conveniente para alcanzar los 45 minutos ya mencionados.

B. **Regulación de la velocidad:** Los conductores de la Empresa en el ejercicio de su función deberán cumplir con los límites de velocidad establecidos en el Código Nacional de Tránsito, la regulación distrital y territorial, y en ningún caso sobrepasar dichos límites.

C. **Regulación uso del cinturón de seguridad:** El uso de cinturón de seguridad en los vehículos es de obligatorio cumplimiento para conductores y pasajeros (en caso aplique)

D. **Regulación uso de equipos de comunicación:** Los conductores al momento de la prestación del servicio de transporte tienen prohibido el uso de dispositivos de comunicación móvil y demás dispositivos electrónicos cuya manipulación ponga en riesgo su vida y la los pasajeros. De igual manera, está restringido el uso de manos libres o auriculares. En caso de ser indispensable el uso de estos medios de comunicación, el conductor deberá detener el vehículo en un sitio seguro.

E. **Regulación de medidas y uso de elementos de protección personal:** El personal de la ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA deberá dar cumplimiento a las medidas adoptadas en materia de bioseguridad y protección personal y hacer buen y permanente uso de los elementos que le sean suministrados por la entidad, mientras permanezca en ella y así mismo cuando se utilizan los vehículos de la entidad.

F. **Regulación uso del casco para motocicletas y bicicletas:** La utilización del casco de seguridad es de uso obligatorio para conductores de motocicletas y bicicletas, incluyendo para sus desplazamientos personales como estrategia de prevención y cuidado de todos los vinculados.

G. **Regulación del respeto por la normatividad:** Los conductores de la Empresa en el ejercicio de su función, en ningún caso deben incumplir las medidas contenidas en el Código Nacional de Tránsito vigente y las regulaciones distritales o territoriales.

La Alta Dirección es responsable de la destinación de recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a la presente política y la mejora continua de la gestión en seguridad vial, y de igual manera impondrá las medidas disciplinarias a que haya lugar ante la desobediencia de la misma.

Representante Legal – Alcalde Municipal

DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

A todo el personal de la empresa en el momento de la inducción y re inducción se les da a conocer las políticas de la Alcaldía incluyendo la política de Seguridad Vial, además se deberá realizar entrega y explicación de la política cada vez que se realice actualización o algún cambio significativo en la política.

POLÍTICA INTEGRAL DE CALIDAD V2

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA es una empresa dedicada a la administración de la función pública municipal, que se compromete a cumplir los requisitos legales vigentes aplicables, mantener la calidad de nuestros servicios; contar con la Infraestructura y parque automotor adecuado, la conservación del medio ambiente y a mejorar continuamente sus procesos por medio de un personal idóneo, capacitado y comprometido con la satisfacción de las necesidades de nuestros clientes, colaboradores y demás partes interesadas.

Nuestra Gestión está orientada a generar una cultura de seguridad y salud en el trabajo; a tomar acciones que evalúen, valoren y minimicen los riesgos significativos apoyados en ambientes de trabajo sanos y seguros, promoviendo la prevención de accidentes, enfermedades laborales, bienestar físico, mental y social para las personas que trabajan para la Organización

Representante Legal - Alcalde

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización	Artículo 2.2.4.6.5. Política de seguridad y salud en el trabajo (SST)	5.2 Política de SV

PASO 4. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DE LA ALTA DIRECCIÓN

La gerencia general de **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** en cabeza del Alcalde Municipal se compromete a:

- ✓ Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Involucrar un representante de cada área de la entidad, según sea pertinente y que entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
- ✓ Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Brindar los recursos necesarios para la implementación, sostenimiento y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Establecer un proceso ágil, dinámico, y eficaz de la participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso.
- ✓ Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para las reuniones.
- ✓ Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- ✓ Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
- ✓ Designación del responsable del Plan estratégico de Seguridad Vial.

ACTA DE COMPROMISO GERENCIAL

La **ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA** en cabeza de su Alcalde Municipal quien funge como Representante legal, se compromete con los organismos reguladores, colaboradores, contratistas y demás partes interesadas en la implementación, ejecución y seguimiento de las estrategias definidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Con el fin de lograr un objetivo de alinear nuestra actuación con los principios y pautas recogidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, y la política de seguridad vial, se establece los siguientes compromisos:

- Definir y firmar la política de Seguridad Vial
- Liderar y participar de reuniones de los Comité que traten temas de Seguridad Vial
- Ejercer control y seguimientos a las actividades de prevención de accidentes viales e incumplimientos legales
- Definir y asignar recursos financieros, técnicos y el personal necesario para el diseño, implementación, revisión evaluación y mejora de los peligros y riesgos de las operaciones
- Garantizar la operación baja el cumplimiento de la normatividad nacional vigente aplicable en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo y de Seguridad Vial
- Desarrollar medidas de identificación de peligros evaluación y valoración de los riesgos, estableciendo controles que prevengan daños a la salud de los colaboradores y contratistas en los vehículos y rutas asignadas
- Planear, dirigir, desarrollar un Plan de trabajo anual para alcanzar cada objetivo propuesto en el PESV, evaluando su efectividad.
- Verificar resultados de indicadores del PESV y plantear las acciones de mejora para lograr su efectividad
- Ejercer control sobre el cumplimiento de los trabajadores, contratistas en las políticas de cumplimiento y plan de trabajo anual; Promoviendo participación activa a todos los miembros de la empresa en la implementación del PESV

En constancia de aceptación se firma a los 3 días del mes de julio de 2023

Representante Legal – Alcalde Municipal

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.5. Obligaciones de los empleadores. Artículo 2.2.4.6.31. Revisión por la alta dirección	5.1 Liderazgo y compromiso

PASO 5. DIAGNÓSTICO

Se realiza el diagnóstico y evaluación inicial del PESV, donde la organización conoce el escenario de partida por medio de la definición de la línea base o primera medición del estado actual del PESV; este diagnóstico se actualizara al menos una vez al año, muy similar como el SGSST.

a) La empresa cuenta una sede única administrativa en el Municipio LA APARTADA, en el Departamento de Córdoba.
b) La empresa de función pública eventualmente realiza administraciones de vehiculos que prestan servicio en la modalidad de transporte escolar rural y urbano, realizándole las exigencias documentales y fisicas requeridas por ley.
c) Lista de colaboradores de la organización

d) Lista de vehículos automotores y no automotores:

Vehiculos dispuestos para las funciones administrativas, equipos de prevención y salud, seguridad municipal, escolares, agricolas e industriales.

Teniendo en cuenta estos elementos, el diagnostico está documentado y se actualiza al menos una vez al año. La dinámica prestacional y contratacional obliga mediante a usar tiempos de actualización más cortos.

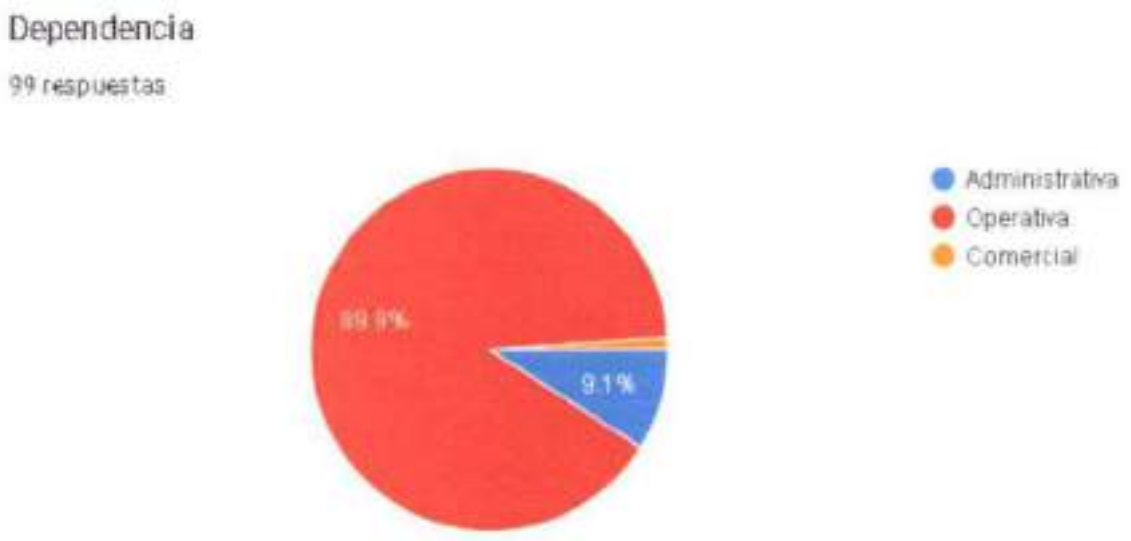
PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.16. Evaluación inicial del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)	4.1 Conocimiento de la organización y su contexto.

PASO 6. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS

Se realiza mediante la modalidad de encuesta a 99 de los vinculados a la Alcaldia Municipal, entre vinculados directos y contratistas.
Mediante proceso digital en el siguiente enlace

https://forms.gle/sGJAz1s5yiC3yp1p9

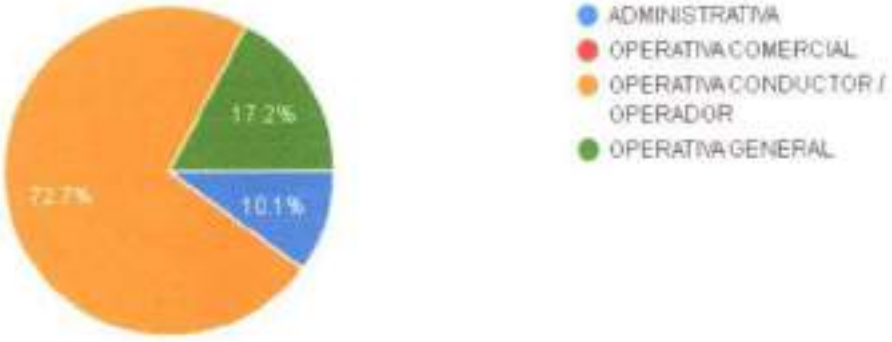
En donde refleja la siguiente información identificada de riesgos viales misionales e in itinere:



Por área de servicio el 89.9 % realiza actividades de campo como operativo y/o conductores.

Área a la que pertenece

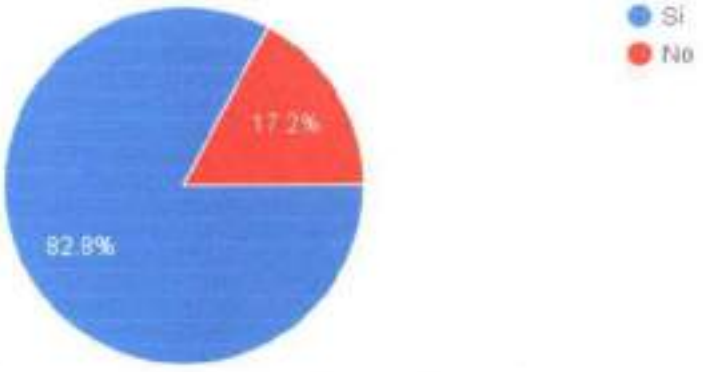
99 respuestas



Este proceso responde a que es necesario realizar desplazamientos a zonas rurales y en muchos casos se utilizan los vehículos propios para tal fin,

¿Cuenta con la licencia de conducción?

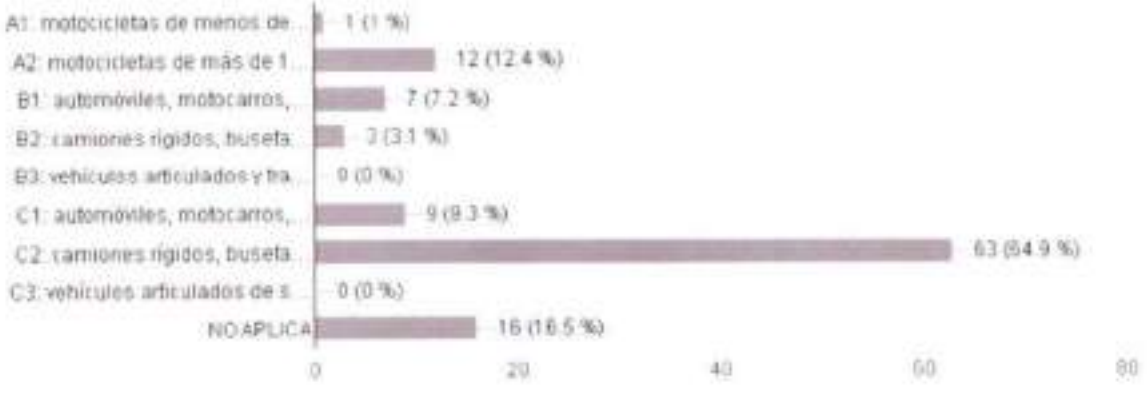
99 respuestas



De los vinculados inherente a que desarrollen actividades como conductores se puede indicar que el 82 % de los vinculados posee licencia de conducción. Igual este documento se convierte en un requisito contratacional de los vinculados

Categoría de licencia

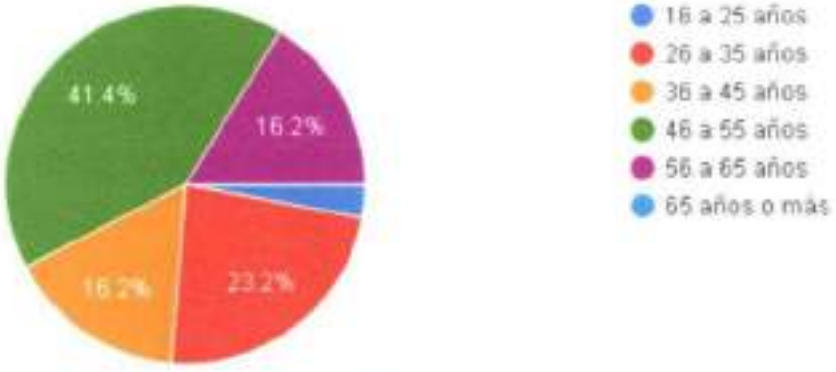
97 respuestas



Encuesta de Seguridad Vial

Edad

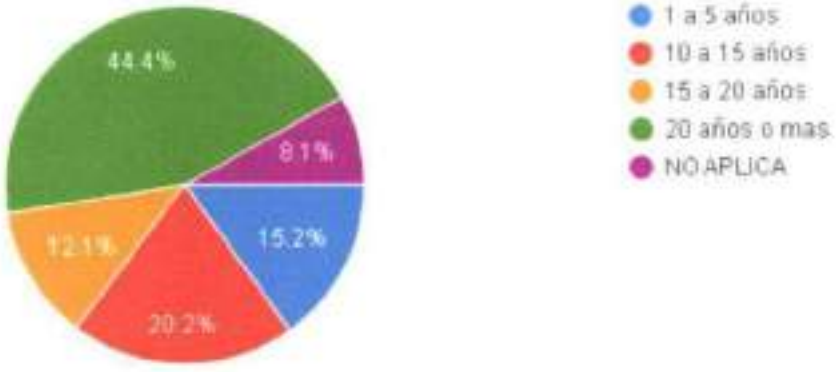
99 respuestas



Se debe tener particular seguimiento por los conductores que superan los 60 años de edad puesto que para el Ministerio de Transporte este se considera un punto de seguimiento particular en la acción motriz, psicológica y sensorial. El 23 % pertenece al sector más activo de la movilidad con edades entre 26 y 35 años.

Experiencia en Conducción (Indique cuantos años lleva conduciendo)

99 respuestas

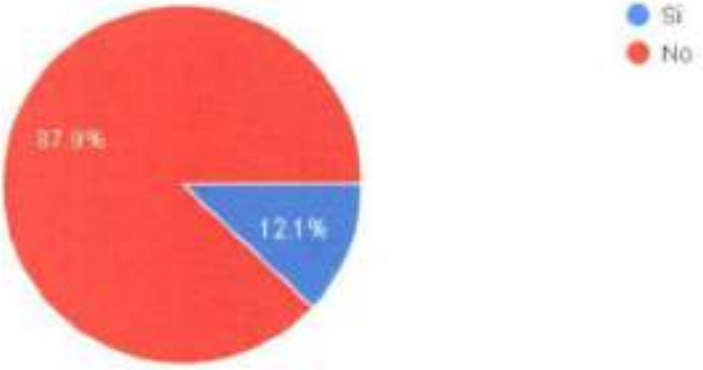


El equipo de trabajo que se desempeña como conductor y está dentro del rango de 1 a 5 años de experiencia, se le debe garantizar la participación en los procesos de formación del SG – SST, debido a que denotan poca experiencia en la participación de movilidad.

ACCIDENTES DE TRANSITO

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?

99 respuestas



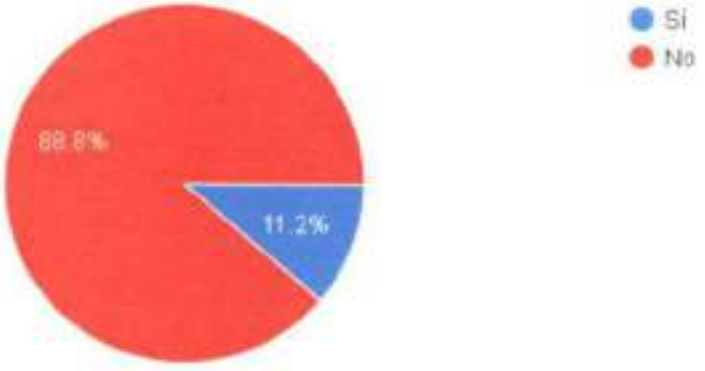
El proceso de vincular al 87.9 % de los que no han estado vinculados en un siniestro vial con el fin de sensibilizar que no están exentos de estar involucrados en una eventualidad de movilidad.

Describa brevemente las circunstancias (10 respuestas)
El conductor de una moto invadido mi carril estaba en estado de embriaguez
Falla en los frenos
Choque contra otra buseta por fallos en los frenos
Choque con otro automóvil
En el asilo estando el semáforo en verde una camioneta me freno en secó y le alcance a llegar frenado rompiéndose el bomper delantero a mi móvil
Me resbale manejando la moto
Accidente con una persona de una bicicleta
Un taxista invadió la vía
En la glorieta de Mocarí en montería, una camioneta me llevo y me partió la clavícula

INCIDENTES DE TRANSITO

Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales?

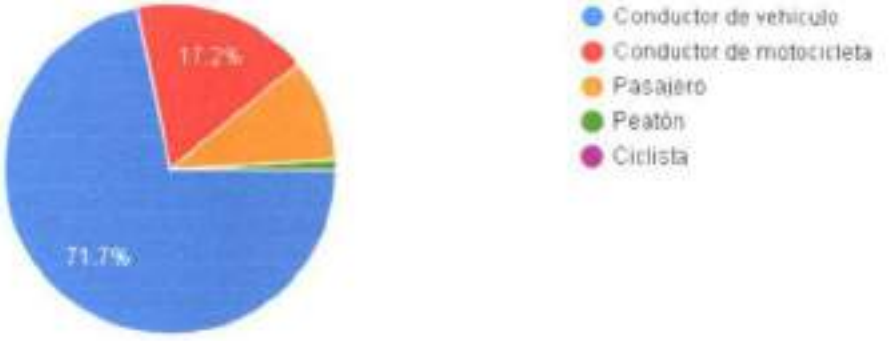
98 respuestas



La percepción del riesgo vial determina la posibilidad de entender que un incidente ocurre a diaria mientras nos movilizamos, lograr que los vinculados interioricen este concepto es ideal para minimizar el riesgo vial.

Indique el rol que desempeña en la vía

99 respuestas

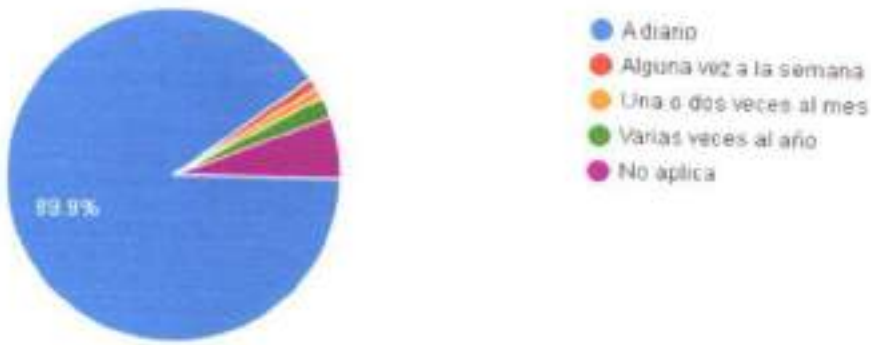


La empresa propia a su actividad comercial presenta que el 71 % de sus vinculados es conductor, teniendo en cuenta que para lograr el fin misional necesita desplazarse.

Desplazamiento en misión

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?

99 respuestas

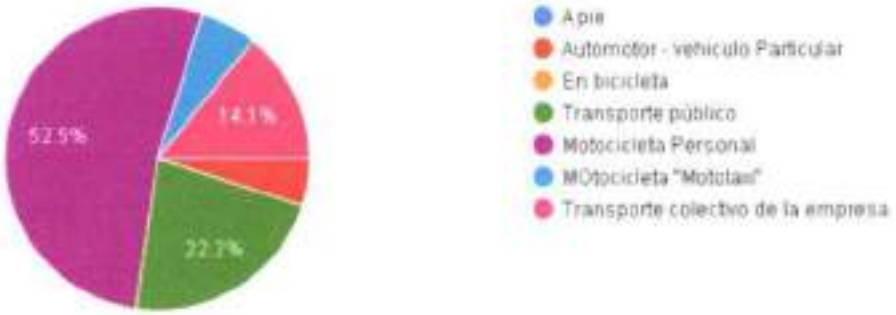


Se identifica que el 89 % finalmente desarrolla desplazamientos misionales en calidad de conductor. Estos deberán pertenecer a los programas de prevención de riesgos viales.

Trayectos in-itinere

Trayectos in-itinere o personales: medio de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo-casa

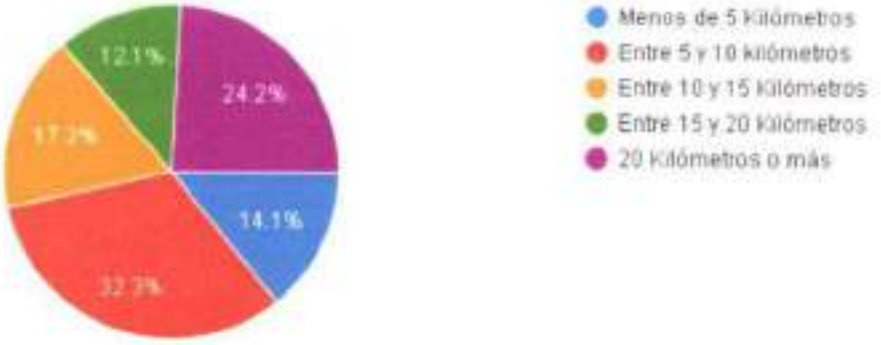
99 respuestas



Los desplazamientos habituales son obligatorios para lograr un fin misional, es aplicabilidad de todos, y en esta grafica encontramos que el 52% practica la movilización en vehiculos propios y otro 14% se apoya en el transporte dispuesto por la empresa.

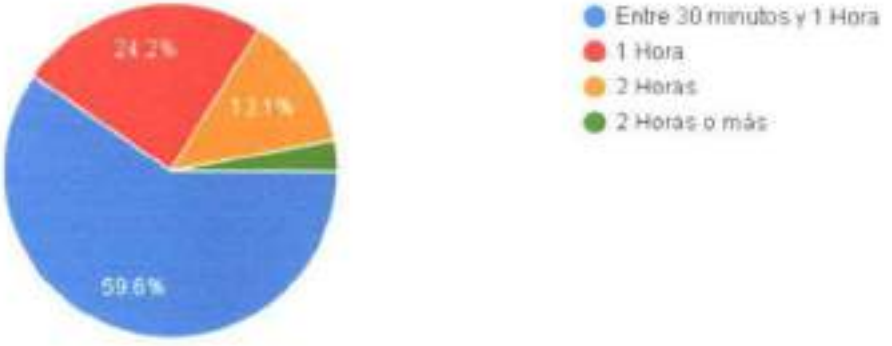
Número de km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y Vuelta en Kms)

99 respuestas



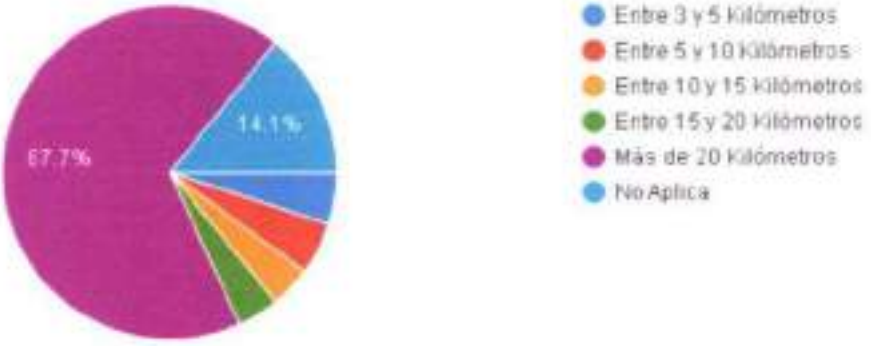
Tiempo promedio que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta en Horas)

99 respuestas



Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional

99 respuestas



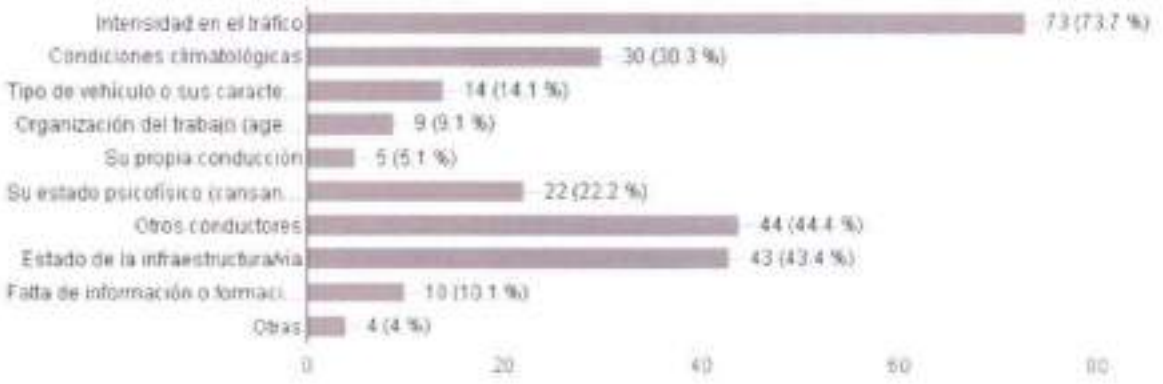
Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

99 respuestas



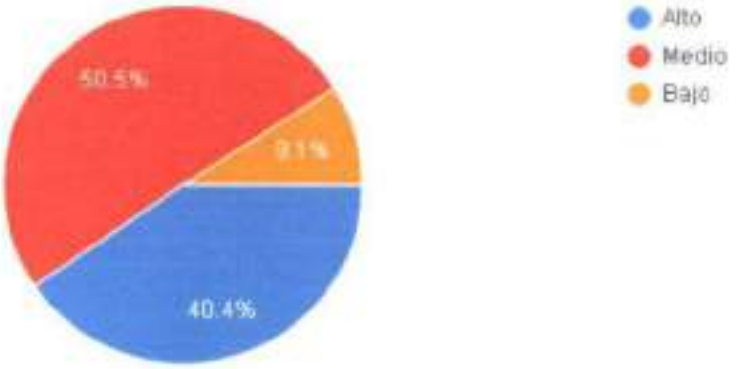
Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

99 respuestas



Concrete el riesgo que percibe

99 respuestas



Como información más importante o relevante podemos manifestar que el 9 % de los vinculados están lejos de una realidad de cuidado en torno a la seguridad vial, debido a que este proceso registra 16 personas muertas diariamente por siniestro viales en Colombia y no estamos exentos a estar involucrados en ellos bajo lesiones personales o daños materiales.

Las propuestas de los encuestados para reducir el riesgo de accidente:

1. Manejar con precaución
2. Prudencia en la vía, respetar normas de tránsito
3. Más información vial
4. Darle mucha importancia en la capacitación a la persona
5. Que en los horarios de un sitio a otro coloquen un poco más de cuatro minutos y que el tráfico los semáforos hacen que uno no llegue a tiempo al lugar de destino entonces uno tiene que andar duro para poder llegar a tiempo
6. Controlar las motocicletas
7. Más señalización vial tanto gráfica como personal capacitado
8. Tiempo de trabajo
9. el vehículo q nos recoge haga el recorrido q se hacia antes
10. Buena señalización en las vías
11. La señalización
12. Que no hay que exigir al trabajador
13. Más descansó
14. Capacitaciones viales
15. Que hagan planes de seguridad vial
16. Mejorar los corredores viales
17. Mejor capacitación a algunos conductores
18. Concentración y buena visibilidad
19. Tener en buenas condiciones los vehículos
20. Mejorar la infraestructura y educar mejor a los actores viales
21. Mejorar las vías
22. Aumentar el tiempo del recorrido
23. Conducir siempre a la defensiva
24. Conducir lento
25. Las motos no respetan semáforos ni los paras
26. Conducir a la defensiva
27. Más controles del tránsito
28. Manejar con mucha precaución
29. Reducir las horas laborales a sus horas normales
30. conducción defensiva
31. Mayor pedagogía a todos los actores de la vía sobre las causas frecuentes de accidentes
32. Capacitación de las normas
33. Es estar atento y cumplir con el reglamento de trabajo
34. Mejores horarios de trabajo
35. Conducir con precaución y a la defensiva
36. Conducir con mucha precaución
37. Más vigilancia y seguridad por parte de la autoridad de transito

38. Concientizar a las motocicletas sobre el uso de las vías y la importancia de las señales de tránsito.
39. Tener precaución y mentalidad para conducir en las vias
40. Respetar las señales de tránsito
41. En primer lugar los vehículos deben estar en óptimas condiciones para cumplir con la tarea encargada, y debe haber compromiso de parte del área de mantenimiento y realizar los correctivos que requiera cada vehículo antes de asignarlo a otro operador.
42. Más control de los agentes de tránsito
43. Capacitación para conductores
44. Bajar velocidad
45. Ciclista por la ciclo ruta motocicleta por el carril derecho
46. Manejar a la defensiva y respetar las señales de tracitos
47. Contar con un vehiculo en óptimas condiciones tecno mecánicas
48. Manejo defensivo
49. Andar siempre con mucha precaución
50. tener mucho autocuidado y respetar las señales de tránsito.
51. Respetar las señales de transito
52. Tener mucha precaución
53. Que haya más reductores de velocidad
54. más precaución en la vía
55. pico y placa
56. Más educación vial
57. Conducir con mucha prudencia y concentración además de ir a la defensiva para evitar accidentes
58. Las señalización
59. Conducir con precaución
60. mantener una distancia con el vehiculo de enfrente
61. colaboración en los paraderos
62. tener conciencia y prudencia al momento de manejar
63. mejores condiciones en las vías
64. más tiempo en las tablillas de trabajo
65. conciencia y cultura
66. manejar con cuidado y sin uso de celulares
67. mas visibilidad en la via tanto como peatones y motociclistas
68. mejorar la infraestructura vial y más conciencia al conducir
69. manejar a la defensiva
70. conducir siempre a la defensiva
71. respaldo del transito
72. UTLIZAR MEDIOS DE TRANSPORTE SEGURO
73. conciencia al conducir
74. precaución al conducir
75. mejoramiento de vehículos

76. mejora de vías
77. trancones
78. precaución al conducir
79. no manejar en estado de embriagues y siempre a la defensiva
80. tener siempre precaución en las vías
81. Capacitaciones
82. mantener la distancia y ser consiente del acceso de velocidad
83. Manejar a la ofensiva
84. Manejar ala defensiva y respetar las señales de transito
85. Que hayan vías
86. Más controle viales
87. Manejar con precaución
88. Que seamos capacitados constantemente
89. Más capacitación a los ciudadanos
90. Tener más señales de tránsito, semáforos y
91. Capacitación a la ciudania
92. Recogernos y llevarnos en lo vehiculos de la empresa y no utilizar vehículos particulares
93. Mejorar el estado de los vehiculos asignados
94. Verificar los tiempos de las Rutas
95. Más prudencia por otros conductores
96. Usar precaución
97. Vías en buen estado

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA define y aplica el procedimiento de evaluación y control del riesgo en Seguridad Vial, garantizando el alcance sobre todos los procesos, funciones y actividades relacionadas con el tránsito para el cumplimiento de la misión, el cual permite identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial, con base a los pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial, para trayectos en misión, para el entorno de la organización y para trayectos en itinere y con alcance a toda la comunidad de la Entidad, con el fin de priorizar e implementar controles necesarios para prevenir los riesgos de seguridad Vial.

En la figura siguiente, se muestra el esquema de gestión del riesgo con algunos ejemplos para las etapas de identificación, análisis y valoración de riesgos.

Proceso de evaluación del riesgo



Figura Proceso de Gestión de la Seguridad Vial. Obtenido: elaboración propia a partir de la ISO 31000 (ICONTEC, 2018)

El procedimiento de evaluación de evaluación y el control de riesgo en seguridad vial al menos debe contener:

Identificación del riesgo

Se debe reconocer y describir los riesgos de la seguridad vial, teniendo en cuenta a todos los colaboradores de la organización (peatones/pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores) con enfoque en los desplazamientos laborales, la ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA es consciente de que en seguridad vial el riesgo dinámico, debido al cambio del entorno y asociado a la velocidad de los desplazamientos, donde cada segundo cambia las condiciones en la vía.

Las herramientas que se utilizan en la Entidad para identificar los riesgos son:

- El análisis de las causas de los siniestros viales
- Encuestas para identificar la percepción del riesgo a los colaboradores
- Lluvia de ideas con expertos

La identificación del riesgo debe contemplar a todos los actores viales que realizan desplazamientos laborales o en misión, los factores de la Seguridad Vial del sistema seguro (comportamiento seguro, vehículos seguros, velocidades seguras, entorno o infraestructura vial y viajes seguros) y las variables de riesgo necesarias para mejorar la seguridad vial de la entidad.

Para la identificación de los riesgos viales a los que se ven expuestos los trabajadores, contratistas y usuarios de La ALCALDIA MUNICIPAL LA APARTADA CORDOBA se diligenciara la Matriz para Riesgos Viales y Medidas de Control, con el objetivo de lograr una correcta identificación de los riesgos y consignarlos en ese formato.

Análisis del riesgo

El propósito del análisis del riesgo en seguridad vial es comprender la naturaleza del riesgo y sus características, por ello, al menos deben considerar factores de exposición y probabilidad.

En La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA el análisis del riesgo vial se caracterizó en un formato. Análisis del Riesgo Vial donde se consignó la información sobre accidentes viales ocurridos al personal de la entidad con la información aportada por el colaborador, especificando los hechos y posteriormente analizarlos mediante gráficos estadísticos.

Valoración del riesgo:

El propósito de la valoración del riesgo en seguridad vial es apoyar la toma de decisiones, en la valoración se comparan los resultados del análisis con los criterios del riesgo.

La Resolución 40595 de 2022 da como guía la herramienta que se puede utilizar para valorar los riesgos y 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. La construcción del mapa de calor se inicia definiendo el nivel de exposición (por ejemplo: frecuente, ocasional o esporádica) con respecto al tiempo de exposición al riesgo vial como se muestra en el siguiente ejemplo).

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

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 el siguiente ejemplo:

Nivel de probabilidad	Valor	Descripción
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

Nota: en el ejemplo el nivel de consecuencia en debido a que, en seguridad vial siempre va a ser crítico y afectaría la gestión que se debe 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 el siguiente ejemplo:

Nivel de riesgo			Nivel de Probabilidad		
			1	2	3
			No es probable	Poco probable	Muy probable
Nivel de exposición	Frecuente	3	3	6	9
	Ocasional	2	2	4	6
	Esporádica	1	1	2	3

Nivel de riesgo	
I: Critico	6-9
II: Moderado	3-4
III: Bajo	1-2

Tratamiento de los riesgos:

El propósito de tratamiento del riesgo en seguridad vial es seleccionar e implementar controles y acciones para abordarlo. Las acciones que puede tomar la entidad frente al riesgo son: evitarlo, aceptarlo, eliminar la fuente que lo ocasiona, modificar los factores de exposición y probabilidad.

Tradicionalmente, se utiliza la jerarquía de control que es un medio para determinar cómo implementar soluciones de control factibles y efectivas. Donde, si se controla el peligro, se tiene control del riesgo que conlleva éste.

Una representación de esta jerarquía de control de riesgos se ilustra en la siguiente figura.



Figura Jerarquía del Tratamiento de los riesgos. Obtenido de: elaboración Propia a partir de la ISO 45001

Eliminación: suprimir los peligros; detener el manejo de sustancias químicas peligrosas; aplicar enfoques ergonómicos al planificar nuevos lugares de trabajo; eliminar el trabajo monótono o el trabajo que causa estrés negativo; eliminar los obstáculos en los pasillos, entradas y salidas de un área.

Sustitución: reemplazar algo de mayor riesgo por otro de menor riesgo; por ejemplo, adaptar un nuevo proceso técnico cambiando infraestructura, reactivo, o procedimiento (por ejemplo, reemplazar pintura en base solvente por pintura en base agua; cambiar los revestimientos de suelo resbaladizos; bajar los requisitos de voltaje para los equipos).

Controles de ingeniería: que consta de aislar a las personas del peligro por medio de un sistema de protección; implementar medidas de protección físicas (por ejemplo, aislamiento, protección de máquinas, sistemas de ventilación); implementar tecnología para la manipulación mecánica; reducir el ruido; proteger a las personas contra caídas de altura mediante el uso de barreras de seguridad como arnés de seguridad; reorganizar el trabajo para evitar que las personas trabajen solas.

Controles administrativos incluyendo la formación: nos indican la aplicación adecuada de las normas que se rigen en la localidad, de manera particular la gestión que conlleva emplear las normas, por ejemplo inspecciones periódicas de los equipos de seguridad; llevar a cabo cursos de inducción, proporcionar instrucciones sobre la manera de informar sobre incidentes, cambiar los modelos de trabajo de los trabajadores (por ejemplo turnos); gestionar programas de vigilancia de la salud o médica para los trabajadores que han sido identificados en situación de riesgo (por ejemplo, relacionados con la audición, la vibración mano-brazo, trastornos respiratorios, trastornos de la piel o situaciones de exposición); entregar instrucciones apropiadas a los trabajadores.

Equipo de Protección Personal: proporcionar el EPP adecuado en función de los riesgos asociados a las actividades, incluyendo la vestimenta, las instrucciones para el uso y el mantenimiento del EPP.

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 entidad al interior o su entorno, o cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.

En la ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA el tratamiento de los riesgos se encuentra consignado en la matriz para la identificación de riesgos viales.

:PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos	Artículo 2.2.4.6.15. Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades

PASO 7. OBJETIVOS Y METAS

1	Promover la seguridad de los trabajadores para prevenir y controlar los factores de riesgos de tránsito, derivados de las actividades que se desarrollan, manteniendo así la empresa libre de accidentes de tránsito.	**1,1** Programar una (1) brigada de salud anual para conductores.
		1,2 Sensibilizar al 100% de los trabajadores sobre identificación de peligros y evaluación de riesgos viales
		1.3 Sensibilizar al 100% de los conductores en manejo defensivo,
		1.4 Disminución en un 80% de los accidentes de tránsito en relación al periodo anterior
		1.5 Controlar las condiciones sub-estándar en detectadas en los vehículos.
		1.6 Implementar el 100% de las actividades de control de riesgos en las áreas de la cooperativa dando cierre a las NC detectadas en las observaciones de tarea e inspecciones de Seguridad
2	Dotar a los trabajadores de los elementos de protección personal (EPP) y vigilar su utilización para protegerlos de los factores de riesgo derivados de la actividad en que se desempeñan	**2,1** Realizar el 100% de las inspecciones de seguridad sobre el estado de los elementos de protección personal de los empleados.
		2.2 Dotar al 100% del personal con EPP
3	Implantar y fomentar en la empresa la formación de los organismos de control en seguridad vial	**3,1** Ejecutar en un 100% las reuniones del comité de seguridad vial
		3.2 Realizar dos (2) actividades anuales para sensibilizar al personal sobre la importancia del comité de seguridad vial
		3,3 Ejecutar el 100% de las reuniones del comité de seguridad vial.

		3,4 Formar al comité de seguridad vial en aspectos de seguridad y normatividad legal vigente.
4	Fortalecer los competencias del personal conductor	**4.1** Certificar al 100% del personal conductor en competencias para condutores con el SENA, ARL y/o CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICOS.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 7. Objetivos y metas del PESV	Artículo 2.2.4.6.18. Objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos

PASO 8. PROGRAMAS DE RIESGO CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO



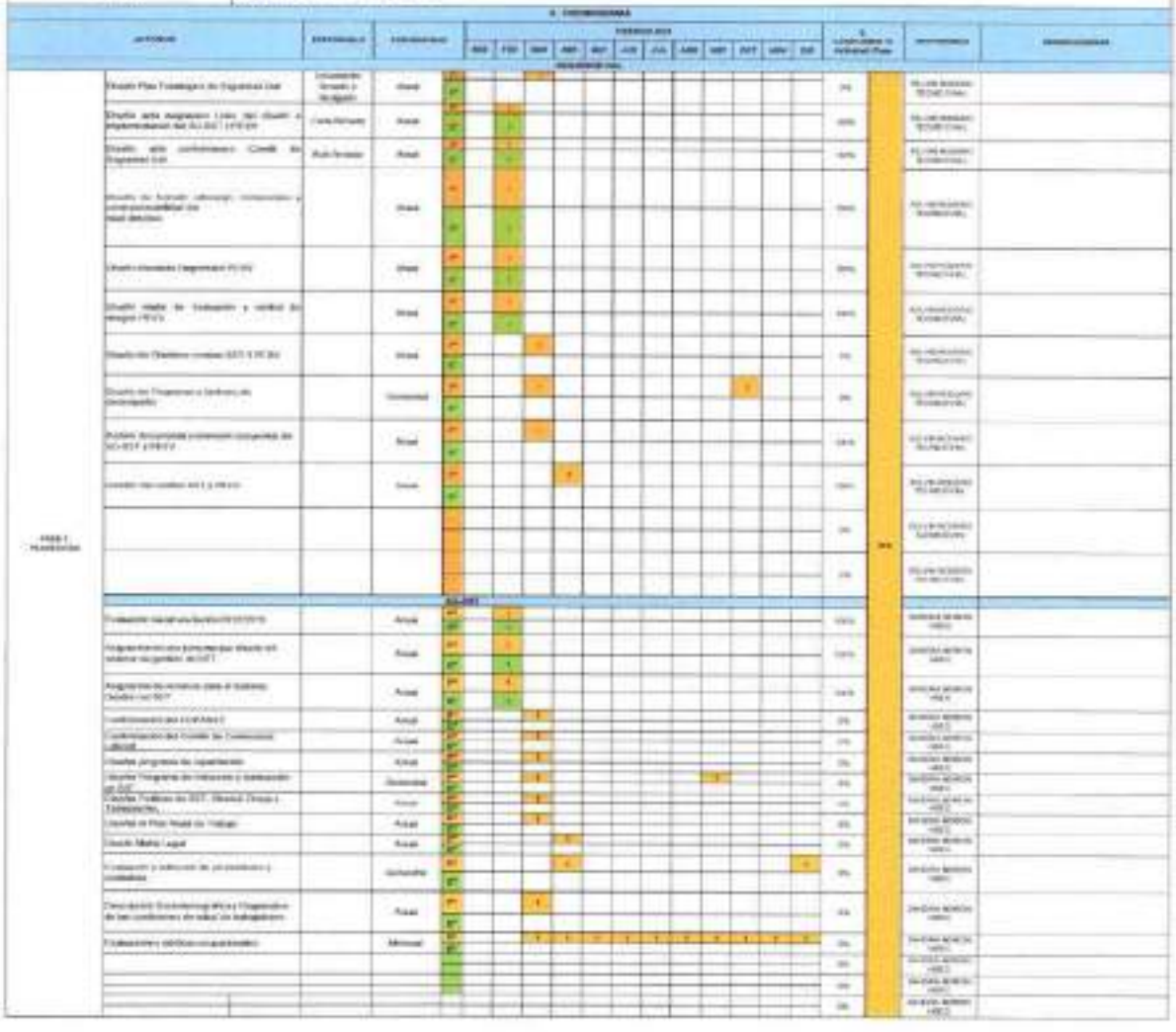
PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	Artículos 2.2.4.6.23 y 2.2.4.6.24 Gestión de los peligros y riesgos y Medidas de prevención y control	6.3 Factores de desempeño de la SV

PASO 9. PLAN ANUAL DE TRABAJO

El plan anual de trabajo para el cumplimiento del PESV, este documento de gestión contiene: Objetivos, Metas, responsabilidades, recursos, cronograma de actividades del año, este está adecuado y articulado con el plan de trabajo del SGSST.

Se tiene en cuenta la Politica de Seguridad Vial, Diagnóstico, Evaluación y control de riesgos, Objetivos y metas, Programas de riesgos críticos y factores de desempeño.

	PLAN DE TRABAJO ANUAL	VERSIÓN PRIMERA SG-SST- 22/01/2023
PERIODO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE TRABAJO ANUAL		
RESPONSABLE DEL PLAN DE TRABAJO		
1. OBJETIVO		
2. ALCANCE		
3. METAS		



PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 9 Plan Anual de Trabajo	Articulo 2.2.4.6.17Planificacion del sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo	6.4 Objetivos de la Seguridad Vial y Planificación para lograrlos

PASO 10. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN

La empresa define la competencia de sus colaboradores, así como los lineamientos generales de sensibilización y capacitación.

Se tiene en cuenta la evaluación y control de riesgos, el plan anual de trabajo, análisis estadístico de siniestros viales, además se tiene en cuenta la inclusión de formación de todos los colaboradores de la entidad.

Anexo: plan de capacitación



PROGRAMA DE CAPACITACIÓN AÑO PESV 2023

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 10 Competencia Plan Anual de Formación	Artículo 2.2.4.6.11 Capacitación en Seguridad y Salud en el Trabajo SST	7.3 Competencia

PASO 11. RESPONSABILIDAD Y COMPORTAMIENTO

La determinación de la responsabilidad de los colaboradores en el PESV y la evaluación de su comportamiento en relación con la seguridad vial, se realizó lo siguiente:

A. Documentar o formalizar el procedimiento en el que se establece los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realicen desplazamientos laborales, específicamente a los conductores y demás integrantes que realicen desplazamientos laborales.

- Exámenes Médicos
- Exámenes Psicosensometricos
- Prueba Teórica
- Prueba Practica

B. En este paso, se configuro las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos los colaboradores de la organización, las cuales contienen:

- El reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales
- La participación en capacitaciones de seguridad vial
- El compromiso de los colaboradores de la empresa en cumplir las normas
- El reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud

C. Adicionalmente, se evalúa el comportamiento de los colaboradores con la seguridad vial anualmente, esta evaluación contiene:

- Siniestros viales en el periodo evaluado, en los que se han visto involucrados colaboradores de la empresa.
- Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por los colaboradores de la empresa.
- Quejas durante el periodo evaluado relacionadas con comportamientos de los colaboradores que pongan en riesgo su seguridad vial y/o los demás miembros de la comunidad de la empresa y/o la de otros actores viales.
- Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado.

D. La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA diseñara estrategias para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de los colaboradores de la empresa, particularmente promover en sus colaboradores la generación de

comportamientos interdependientes, entendido como la cultura de autocuidado y ayuden a proteger a los demás actores viales para evitar siniestros viales.

Dicho lo anterior, en la definición de la estrategia, se tomó como referencia la Curva de Bradley para la formación de hábitos y comportamientos seguros, normalmente usada para lograr una cultura de la seguridad vial como lo muestra la **Ilustración**

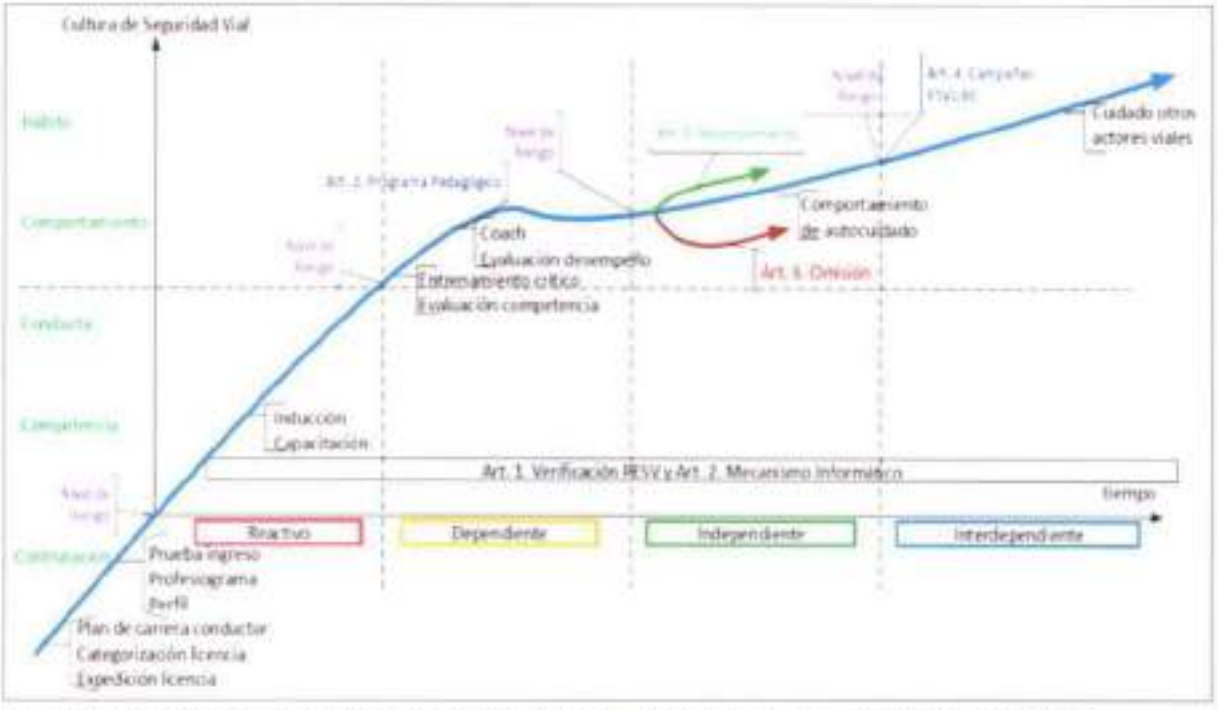


Ilustración Ejemplo de la Curva de Seguridad Vial. Obtenido de: elaboración propia a partir de la Curva de Bradley

En la ilustración anterior, detalla un ejemplo de la curva de la cultura de la seguridad vial, donde se busca pasar de comportamientos reactivos, a comportamientos dependientes, luego migrar a comportamientos independientes, para finalmente lograr comportamientos interdependientes, por medio de herramientas y estrategias que pueda lograr implementar la organización según sus recursos, conocimientos y objetivo en materia de la seguridad vial, de todos modos se debe mantener los el cumplimiento de los requisitos aplicables del SG-SST:

Definir el perfil y el profesiograma.

- Identificar las brechas del conocimiento en seguridad vial y emprender programas de formación para mejorar su competencia.
- Definir la clasificación del nivel de riesgo en seguridad vial.

- Evaluar la competencia, el desempeño y el nivel de riesgo trimestralmente.
- Incluir un programa de motivación para incentivar comportamientos interdependientes y otro programa para intervenir comportamientos riesgosos.
- Definir un decálogo de las normas de comportamiento para lograr comportamientos independientes.
- Definir campañas para apoyar el logro de comportamientos interdependientes.
- Incluir un mecanismo de seguimiento o auditoria para verificar si se cumplen con los comportamientos interdependientes.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro	Articulos 2.2.4.6.10 y 2.2.4.7.5Responsabilidades de los trabajadores y Sistema de Estándares Mínimos	7.3 Competencia 7.4 Toma de conciencia

PASO 12. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES

	SISTEMA DE GESTION INTEGRAL	CODIGO-SGI-PESV-01
	PLAN DE EMERGENCIAS PARA CONDUCTORES	VERSION 04
		FECHA: 25-04-2023

¿QUE ES UNA EMERGENCIA?

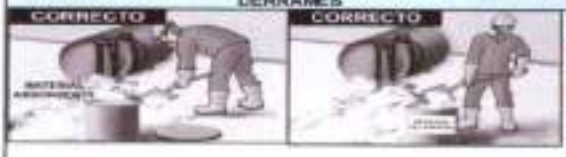
Es una situación fuera de control que se presenta por el impacto de un desastre y requiere para su control, recursos y procedimientos diferentes y/o superiores a los normalmente utilizados.
Puede afectar negativamente a: Personas, ecosistemas, equipos, instalaciones entre otros.
Ejemplos: Derrames de combustibles, accidentes de tránsito, incendios y explosiones, sismos, inundaciones, terrorismo

¿QUE ES UN PLAN DE EMERGENCIAS?

Es el conjunto de estrategias anticipadas que permite reducir la posibilidad de ser afectados si esta sucede
Cuáles son nuestras responsabilidades en el plan de Emergencias:
Asistir a las formaciones en emergencias que dicte la empresa
Atender a los protocolos y otros controles operacionales implementados por la empresa

PROTOCOLOS

DERRAMES



Antes:
Realizar los mantenimientos e inspecciones correspondientes a los automotores.
Tener un kit para la atención de derrames.
Contener las hojas de seguridad de los productos químicos que se utilizan: aceite, gasolina, grasas, ACPM ect.

Durante el Derrame:
Cuando se presente un vertimiento, goteo o escape
Antes de realizar cualquier labor de limpieza verifique no haya peligro de explosión y que esta sean de las generalidades de la sustancia que va a limpiar luego pongasese los elementos de protección personal.
Luego demarque las zonas
Evite que los contaminantes derramados fluyan hacia el sistema de alcantarillado interno o cuerpos hídricos

Después
Todos los residuos producto de un derrame se deben etiquetar y disponer en forma segura y responsable.
Notifique el incidente y participe en la investigacion

QUE HACER EN CASO ACCIDENTES DE TRANSITO



En caso de solo daños materiales remitir a ley 2251 de 2022 - eventos con lesiones personales deberan tener seguimeitno de fiscalia - unica estrategia conciliatoria por empresa

ANTES DEL ACCIDENTE (ver estándares de seguridad para conductores)

Realice el debido mantenimiento e inspección al vehículo
-Antes de viajar informese sobre el estado de las carreteras a través de la linea #767 y los medios de comunicación
-Descanse y alimentese bien
-Evite sustancias que generen somnolencia

Antes
• Identifique la clínica más cercana.
• Planee los lugares donde va a efectuar las paradas.
• Tenga identificado el teléfono del tránsito municipal y recuerde que el 123 es el número para emergencias.
• Identifique ubicación de Camilla, extintor y botiquín de primeros auxilios en caso de que se requieran.
• Verifique que no le falte nada a su equipo de carretera.
• Asegure a sus pasajeros y deles las recomendaciones básicas de seguridad.
• Esté atento y vigilante a las condiciones de la vía por donde se moviliza.

DURANTE DEL ACCIDENTE (ver estándares de seguridad para conductores)

• Si hay heridos Comuníquese con los organismos de socorro para que los asistan y le den las indicaciones del caso mientras que llegan. Si presume que el lesionado tiene daños en los órganos internos no lo mueva y no permita que ingiera bebidas.
Comuníquese inmediatamente con su Jefe directo

DESPUÉS DEL ACCIDENTE
• Reporte lo sucedido a la coordinadora de Salud integral para que proceda con la identificación de causas y establecimiento de acciones correctivas en caso de que se requiera.
• Revise los procedimientos y recursos existentes y realice la retroalimentación.

Ver comportamientos Seguros en Emergencias

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 12 Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	Articulo 2.2.4.6.25 Prevención, preparación y respuesta ante emergencias	8.2 Preparación y respuesta ante emergencias

PASO 13. INVESTIGACIÓN INTERNA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La organización documenta y aplica técnicas, metodologías o procedimientos para la investigación interna de siniestros viales, con el fin de reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización, para ello contamos con una metodología la cual está diseñada y aplicada para en el SGSST.



DESCRIPCION	RESPONSABLE
1. Busque y elimine riesgos asociados: incendios, fugas de gases, derrames, etc.	Conductor
2. Solo se deberá mover la persona del sitio cuando exista un riesgo inminente que no se haya podido controlar, prestarle primeros auxilios adecuados, esperando que llegue el personal de ayuda externo especializado	Conductor auxiliar
3. Mantener al accidentado quieto en el lugar del accidente hasta tanto no sea atendido y se le den los primeros auxilios y llegue la ayuda externa	Conductor Apoyo externo
4. Cualquier persona afectada deberá ser atendida prioritariamente, Valore y estabilice lo antes posible las condiciones que pueden poner en peligro inmediato la vida de la persona	Conductor
5. Si es necesario que el lesionado reciba atención inmediata traslade a la clinica o centro de salud más cercana	Ayuda externa

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 13 investigación interna de siniestros viales	Articulo 2.2.4.6.32 investigación de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales	9.2 investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico en la via

PASO 14. VÍAS ADMINISTRADAS POR LA ORGANIZACIÓN

La empresa documenta protocolos de operación y mantenimiento de las vias públicas y/o privadas que utiliza para fines misionales, estos protocolos contienen la identificación de zonas de conflicto de tránsito, la realización de inspecciones anuales, el plan de mantenimiento, así mismo debe documentar los siniestros viales ocasionados por sus colaboradores en dichas vías o por terceros generando afectaciones a sus colaboradores o a su comunidad.

Se apoya en la gestión adelantada por la secretaria de planeación y TIC´s con respecto al estado de las vias y su proyección administrativa.

Se elaboran mapas de identificacion de vias urbanas y rurales y se presenta como apoyo a la alcaldia como empresa. En caso de salidad por fuera del Municipio de acciones administrativas se aplica identifican riesgos momentaneos especiales de los recorridos por realizar.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 14 vias seguras administradas por la organización	Articulo 2.2.4.6.24 medidas de prevención y control	8.2 Planificación y control operacional

PASO 15. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES

La Alcaldía Municipal documenta el procedimiento que utiliza la organización para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, la identificación de rutas con puntos críticos de accidentalidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización, herramienta sugerida como ruto gramas de control. Se implementa el formato rutograma, identificación de riesgo vial con el fin de lograr la disminución en la probabilidad de participar en siniestros viales.

La planificación de rutas, constituyen una de las principales actividades en materia de seguridad vial, considerándose éstas como actividades operativas que se realizan de modo sistemático y permanente, con el objetivo de detectar, analizar y controlar los riesgos.

Criterios de selección de ruta

Para las rutas urbanas y las rutas por carretera que no se consideran críticas, se tendrán en cuenta algunos criterios con los cuales se pretende que los conductores tomen decisiones acertadas y seguras en la elección de su recorrido. Entre los principales criterios están:

- Preferir vías principales a vías secundarias.
- Evitar cruces a la izquierda no semaforizado.
- Preferir rutas conocidas.
- Evitar zonas de aglomeración de peatones.

El procedimiento de planificación de desplazamientos laborales establecido por la empresa contiene: tiempo de antelación con la que se planifica el recorrido, requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempo de conducción, velocidades seguras en los desplazamientos laborales, requisitos de seguridad vial para conductores y vehículos, documentación que debe portar y los registros que deben diligenciar los colaboradores de la empresa, condiciones del sitio de parada segura (alojamientos, restaurantes, sitios de descanso, parqueaderos, entre otros), requisitos para la finalización del viaje y capacitaciones a los colaboradores de la empresa, principalmente en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales	Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control	8.1 Planificación y control operativo

PASO 16. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS Y EQUIPOS

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA definió procedimientos y mecanismos para el registro de las inspecciones pre operacionales de los vehículos, motorizados y no motorizados que se utilizan para desplazamientos y en cumplimento de la misión de la empresa. Estos seguimientos se realizan diarios y se captan semanalmente de manera habitual y de presentarte anomalías se tomaran el dia de la manifestación para lograr la mejora oportuna o corrección pertinente. Estos procesos se relacionan de forma física y reposan en AZ en lugares administrativos.

El estado de un vehículo guarda una estrecha relación con la Seguridad Vial cuantos más años y distancia recorrida tiene, más hay que cuidarlo y revisarlo. Por tanto, es necesario corregir desviaciones detectadas en los vehículos pues solo así se permite asegurar un alto grado de eficacia del parque automotor.

Para facilitar las tareas de inspección, La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA ha establecido un formato de registro de inspección pre operacional diaria de vehículos automotores que se utilizan en la operación y en los desplazamientos laborales al servicio de la empresa. En este mecanismo o formato de registro de la inspección pre operacional diaria al menos debe contener la lista de chequeo que permita verificar la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y sus ocupantes.

Se debe agregar que, este procedimiento está configurado de la siguiente forma: responsable de realizar la inspección pre operacional y el o los responsables del control de las inspecciones, y criterios y condiciones de conservación de los registros de las inspecciones pre operacionales realizadas en el último año.

Los principales elementos a inspeccionar son:

VEHICULOS		
		
Documentos del vehiculo y del conductor.	Luces	Llantas
		
Fluidos	Cinturones de Seguridad	Limpiaparabrisas
		
Espejos	Frenos	Kit de Carreteras
		
Bateria	Asiente y Apoya cabezas	Motor

Tabla Elementos a Inspeccionar en vehiculo. Obtenido de: elaboración propia

MOTOCICLETAS			
			
Documentos del vehiculo y del conductor.	Fluidos	Luces	Llantas
			
Elementos de protección personal	Espejos	Bateria	Frenos

Tabla Elementos a Inspeccionar en moto. Obtenido de: elaboración propia

(Se presentan criterios de apoyo en los desplazamientos "in itinere", por eso se toma referencia de las motocicletas particulares de los vinculados, teniendo presente que la empresa no usa este tipo de vehiculo para funciones misionales).

Dentro de las buenas prácticas además de la inspección preoperacional diaria, los conductores de la Empresa realizan inspecciones posteriores a cada recorrido, o al finalizar el dia, o al cambiar de conductor; adicional, se cuenta con un sistema de alarmas que le permita identificar las fechas de vencimiento de los diferentes aspectos verificados en la inspección para realizar un mejor seguimiento, lo cual es un insumo importante para el plan de mantenimiento predictivo.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 16. Inspección de vehiculos y equipos	Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control	8.1 Planificación y control operativo

PASO 17. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS

La empresa diseña e implementa los planes de mantenimiento preventivo para vehículos motorizados y no motorizados que se utilizan para los desplazamientos laborales de la organización.

Mantenimiento Preventivo

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA establece un plan de mantenimiento preventivo para vehiculos automotores asignados a la operación. Adicionalmente, se debe realizar el mantenimiento periódico de los vehiculos y equipos teniendo como insumos: los informes de inspección pre operacional, reportes de condiciones inseguras, riesgo de la operación, manuales y/o fichas técnicas de los proveedores y/o las recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos.

La empresa garantiza la documentación y mantiene la hoja de vida de cada vehículo automotor, usado para la operación y desplazamientos laborales; dicha hoja de vida contiene, el historial de adquisición de los vehículos, los responsables de las reparaciones y/o mantenimiento; así como los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/o mantenimiento, y la trazabilidad del mantenimiento realizado

La empresa debe documentar el mantenimiento de los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la empresa, para el cumplimiento de sus funciones.

Idoneidad del mantenimiento

Con el fin de garantizar la idoneidad del personal propio o contratado para la realización de las labores de mantenimiento de la flota vehicular, se debe evidenciar su experiencia o formación a través de diplomas, certificados de cursos o laborales.

Ejemplo:



Mantenimiento Correctivo

Registro de actividades de mantenimiento correctivo

La empresa documenta los mantenimientos correctivos que se le realizan a la flota vehicular, donde se registran los siguientes datos: empresa, responsable, fecha, valor, descripción de la intervención y observaciones.

Dentro de las buenas prácticas, la empresa soporta la intervención de los vehiculos con las facturas de compra de los repuestos y mano de obra, para controlar la ejecución del presupuesto asignado y contar con soportes para posibles garantías. Además de tomar decisiones asertivas y oportunas.

Ejemplo:


Central de Autepartes

Factura de venta

Cant.	Descripción de producto	Precio	Total
1	Cambio de batería	$250.00	$250.00

Subtotal $250.00
Impuesto 10%
Total $275.00

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 17. Mantenimiento y control de vehiculos seguros y equipos	Articulo 2.2.4.6.24. parágrafo 2 Medidas de prevención y control	8.1 Planificación y control operativo

PASO 18. GESTIÓN DEL CAMBIO Y GESTIÓN DE CONTRATISTAS

La empresa dispone de procedimientos para evaluar los impactos que puedan generan cambios externos e internos en la seguridad vial, dicho procedimiento esta articulado con la gestión de cambio y evaluación de proveedores con el SGSST.

Se presenta el siguiente proceso

OBJETIVO

Definir los criterios para controlar los documentos del Sistema de Gestión de la Calidad de la organización, asegurando su codificación, revisión, actualización, aprobación, Socialización, distribución e identificación, de forma que la información esté disponible y vigente.

ALCANCE

Inicia con la identificación de la necesidad de elaboración, modificación o anulación de documentos del Sistema de Gestión de la Calidad y termina con su socialización. Este documento también aplica para el control de los documentos de origen externo.

DEFINICIONES

- **Anulación.** Acción y resultado de dar algo por nulo o dejarlo sin validez.
- **Aprobación.** Acción mediante la cual una persona autorizada, evalúa que el contenido de un documento cumple en su contenido, para alcanzar los objetivos propuestos.
- **Copia Controlada.** Es el documento sobre el cual existe control y responsabilidad para informar y suministrar las actualizaciones que se realicen.
- **Copia No Controlada.** Es el documento sobre el cual no existe responsabilidad de comunicar sus cambios y actualizaciones.
- **Socialización.** Es el conjunto de actividades que permiten dar a conocer un documento, divulgar sus cambios y/o comunicar las mejoras realizadas a los documentos.
- **Distribución.** Es el proceso por el que un documento aprobado se entrega a los interesados para su aplicación.
- **Documento.** Información y su medio de soporte. Ejemplo: Registro, especificación, procedimiento documentado, plano, informe, norma.

El medio de soporte puede ser papel, disco magnético, electrónico, fotografía o muestra patrón o una combinación de éstos.

- **Documento Externo.** Documento generado por un tercero y que se requiere para llevar a cabo los procesos en la organización. Algunos documentos externos son: informes, estudios, investigaciones, planos, especificaciones y en general toda información para la prestación del servicio, así como las normas técnicas, Leyes, Decretos y Resoluciones.

- **Documento Obsoleto.** Es un documento que ha perdido su vigencia en fecha o contenido.

- **Formato.** Esquema predeterminado que facilita el registro de la información que se genera en un proceso o actividad. Puede estar en medio escrito o magnético.

- **Modificación.** Mecanismo a través del cual se realizan cambios necesarios en los documentos. Pueden ser de forma o de fondo.

- **Responsable de Proceso.** Es la persona responsable de que el objetivo del proceso se cumpla.

- **Procedimiento.** Forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso.

- **Instructivo**. Tipo de documento que se caracteriza por suministrar información específica para llevar a cabo una o varias actividades, recursos y responsables entre otros aspectos, cuyo contenido aplica habitualmente en un solo proceso de la Organización

- **Proceso.** Conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados.

- **Registro.** Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de actividades desempeñadas.

- **Sistema de Gestión Integrado (SGI).** Sistema de Gestión para dirigir y controlar una organización con respecto a la Calidad, la Seguridad y la Salud en el Trabajo y la Sostenibilidad.

- **Revisión.** Actividad emprendida para asegurar la conveniencia, adecuación y eficacia del tema objeto de la revisión, para alcanzar unos objetivos establecidos.

- **Versión.** Señala el número de veces que se han efectuado modificaciones al documento. La primera versión corresponde al número 01.

DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO
NORMALIZACIÓN DE DOCUMENTO
Generalidades

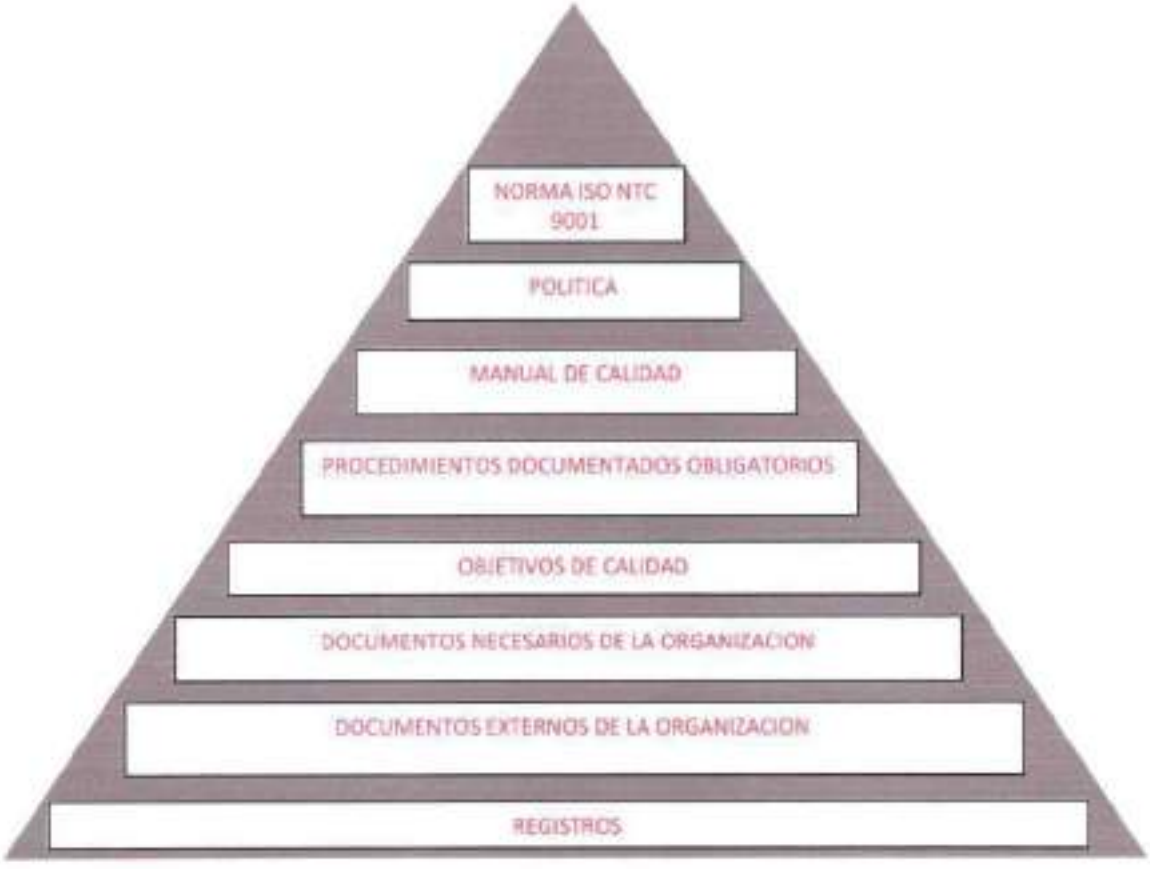
Se debe tener especial cuidado con las siguientes recomendaciones respecto a la normalización de la documentación del SGI de la organización:

- Los documentos del SGI de la organización deben llevar en la última hoja un cuadro en donde se debe registrar los cambios que se hacen al documento, de tal forma que siempre que se tenga una nueva versión, en dicho cuadro se describe brevemente las modificaciones que ocasionan el cambio de versión.

- Se debe prever que cada cambio en la documentación se relacione la fecha en que se aprueba, el número de la versión que se genera, la descripción del cambio y el cargo y firma de quien aprueba el cambio.

Estructura Documental

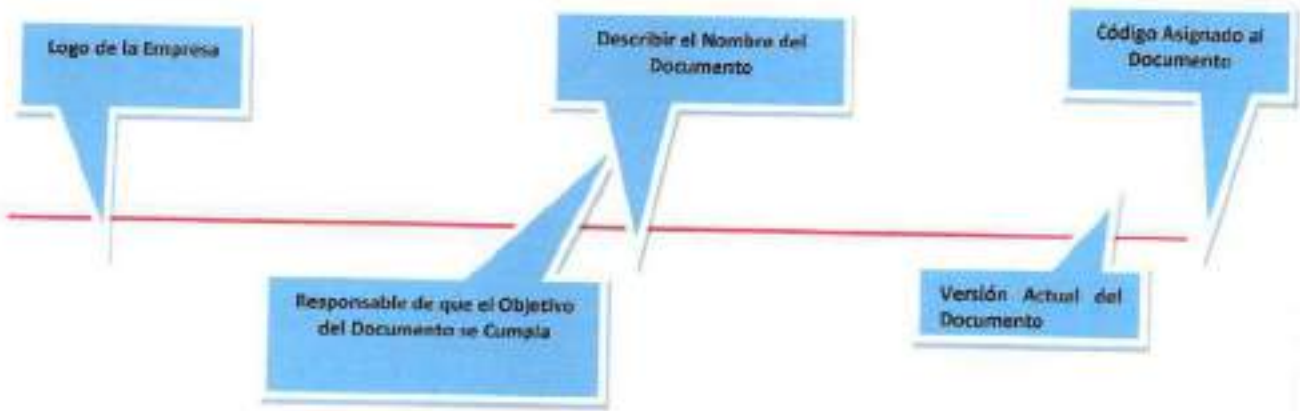
Para el funcionamiento eficaz del Sistema de Gestión Integral, la Organización ha decidido adoptar la estructura documental de acuerdo con la norma NTC-9001:2015, en la cual se establece la siguiente estructura



Estructura de los Procedimientos

Los procedimientos documentados del SGI de la organización contendrán la siguiente estructura, siempre y cuando aplique:

a. **Encabezado:** Los procedimientos documentados de la organización presentaran el siguiente encabezado en cada una de sus páginas:



b. **Pie de Página:** Los procedimientos documentados de la organización presentaran el siguiente pie de página en cada una de sus páginas:



c. **Objetivo**: Identifica la razón de ser del procedimiento. Se establece claramente lo que se obtiene con el procedimiento (Propósito del procedimiento).

d. **Alcance:** Expresa el ámbito o aplicabilidad del procedimiento, teniendo en cuenta los criterios para su definición. La delimitación del procedimiento con una actividad inicial y una final.

e. **Definiciones:** Términos y conceptos que aclaran aspectos propios de cada procedimiento.

f. **Descripción:** En esta sección se debe hacer una descripción detallada y secuencial de los pasos que constituyen la tarea o trabajo a realizar. Según sea

el caso, la descripción se realizará a través de diagramas de flujo, por escrito en forma de texto, o una combinación de ambos.

g. **Documentos de Referencia:** Documentos usados y necesarios para comprender el contenido del procedimiento.

h. **Registros y Anexos:** Relación de todos los registros que se generan como resultado de la aplicación del procedimiento, así como una relación de los documentos que se requieren para la ejecución del procedimiento (Flujo-gramas, planos, programas, etc.).

i. **Control de Cambios:** En este capitulo se explica cualquier modificación que se realice al procedimiento.

j. **Cuadro de Aprobación:** En la parte final del procedimiento se relacionará el cuadro de aprobación, en el cual se relacionaran los nombres y cargos del personal que elabora, revisa y aprueba el procedimiento.

Codificación de los Documentos

Los documentos del SGI de la organización se codificarán de la siguiente manera: **MP-GXX-YY.NN**. A continuación, se explica el significado de cada una de estas siglas:

- **G** : Sigla de la Palabra Gestión.
- **XX** : Espacio para las Siglas del Proceso al cual Pertenece el Documento.
- **YY** : Espacio para la Sigla del Tipo de Documento.
- **NN** : Numero de Consecutivo (Se inicia por 01)

Los procesos pertenecientes al SGI de la organización responderán a las siguientes siglas:

PROCESOS	SIGLA	TIPO DE PROCESO
GESTION DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	GDE	De Dirección.
SISTEMA DE GESTION INTEGRADO	SGI	De Seguimiento y Medición
GESTION DE COMERCIAL	GCM	Misional
GESTION DE PRESTACION DE SERVICIO GESTION ADMINISTRATIVA	GPS GAD	Misional De Apoyo
GESTION DE INFRAESTRUCTURA	GIF	De Apoyo
GESTION FINANCIERA	GFN	De Apoyo
GESTION TALENTO HUMANO	GTH	De Apoyo

Los documentos de la organización responderán a las siguientes siglas:

TIPO DE DOCUMENTO	SIGLA
Manuales	**MA**
Procedimientos	**PC**
Guias	**GU**
Instructivos	**IN**
Formato	**FT**
Programas	**PG**
Acta	**AC**

Se exceptúa de esta codificación los siguientes documentos:

- **El Manual de Calidad.** Se codificará sólo con las siglas MC.
- **Las Fichas de Caracterización de Procesos.** Estas se codificarán de la siguiente manera: FC-GXX, donde FC es la Sigla frase de Ficha de Caracterización y G de la Palabra Gestión y XX corresponde a las siglas del proceso caracterizado.

- **Los Planes de Calidad.** Estos se codificarán con las siglas PC, y se deberá identificar el nombre del proyecto al que aplique.

CONTROL DE LOS DOCUMENTOS

Generalidades

Se debe tener especial cuidado con las siguientes recomendaciones respecto al control de la documentación del SGI de la organización:

- Se deben aprobar los documentos en cuanto a su adecuación antes de su emisión,
- Se deben revisar y actualizar los documentos cuando sea necesario y aprobarlos nuevamente,
- Debe asegurarse de que se identifican los cambios y el estado de revisión actual de los documentos,
- Debe asegurarse de que las versiones pertinentes de los documentos aplicables se encuentran disponibles en los puntos de uso,
- Debe asegurarse de que los documentos permanecen legibles y fácilmente identificables,
- Debe asegurarse de que los documentos de origen externo, que la organización determina que son necesarios para la planificación y la operación del SGI de la organización, se identifican y que se controla su distribución,
- Se debe prevenir el uso no intencionado de documentos obsoletos, y aplicarles una identificación adecuada en el caso de que se mantengan por cualquier razón,
- No se deben rayar los documentos originales, y
- No se debe cambiar la estructura de los documentos que se encuentren en medio magnético.

Elaboración, Revisión y Aprobación de Documentos Antes de su Emisión

La elaboración, revisión y aprobación de los documentos pertenecientes al SGC de la organización, se dará acorde a lo siguiente:

Elaboración		:	Responsable de la Actividad o Tarea.
Revisión		:	Responsable del Proceso o Persona Designada.
Aprobación		:	Gerente Administrativo y Financiero.
Implementar Mantener	**y**	:	La Organización.

La responsabilidad de la actualización de los documentos es de cada área, dependencia o proceso de la organización que así lo requiera.

Cuando sea necesario modificar, anular o actualizar documentos del SGI de la organización, su solicitud se debe realizar a través del formato **SGI-FT-01** "Solicitud de Elaboración, Modificación o Anulación de Documentos".

Emisión de los Documentos

La emisión puede incluir la generación de Copias Controladas y No Controladas. El número de copias depende de las necesidades del SGI de la organización, Una vez se generen las copias, se deben identificar si estas son Controladas o No Controladas, según el caso.

El control de los documentos que hacen parte del SGI de la organización se maneja a través del formato **SGI-FT-03** "Listado Maestro de Documentos y Registros.

La documentación se debe revisar por parte del responsable del proceso, cuando haya lugar, para identificar posibles modificaciones a los mismos y generar mejora continua.

El Representante de la Dirección es responsable por la emisión de los documentos del SGC de la organización.

Identificación de Documentos de Origen Externo y Control de su Distribución

Los responsables de cada uno de los procesos de la organización son los encargados de identificar, mantener y actualizar los documentos de origen externo requeridos para la eficaz operación del SGI de la organización.

Los documentos de origen externo reposaran física o digitalmente en la oficina de las personas que lo necesiten, según sea el caso. Siempre que cambie el documento externo, los responsables de estos velaran por hacer que se actualicen y re-distribuyan conforme con lo descrito anteriormente.

El control de los documentos externos que requiera la organización para llevar a cabo sus procesos se maneja a través del formato SGI-FT-03 "Listado Maestro de Documentos Externos".

Documentos Obsoletos

Los documentos internos que queden obsoletos serán destruidos, a no ser que por alguna razón justificada se requiera conservar una copia, caso en el cual se debe identificar con el sello
"Documento Obsoleto", para prevenir su uso no intencionado. Para verificar el retiro de documentos obsoletos se consulta el Listado de Distribución Documental.

Descripción de Actividades

No.	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/DOCUMENTO
1	Detectar la necesidad de crear, anular o modificar un documento y/o revisarlo según la necesidad.	Cualquier Persona de la Organización	
2	Enviar solicitud en el formato SGI-FT-01, debidamente justificado por el Responsable del Proceso al encargado del SGI de la organización, adjuntando el documento sugerido.	Responsable del Proceso	SGI-FT-01 "Solicitud de Elaboración, Modificación o Anulación de Documentos"
3	Analizar la solicitud donde se debe tener en cuenta la relevancia para el SGI de la organización con respecto a: a. Requisitos Normativos. b. Requisitos Legales. c. Requisitos de la Organización. d. Requisitos del Cliente. e. Verificar como afecta a los otros procesos o	Coordinador SGI	SGI-FT-01 "Solicitud de Elaboración, Modificación o Anulación de Documentos"

No.	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/DOCUMENTO
	procedimientos de la organización.		
4	Si se anula el documento, se continúa con la actividad 13. Si es aceptado, continua con la actividad siguiente.	Coordinador SGI	
5	Revisar el documento recibido, de acuerdo a lo establecido en el presente procedimiento, y registrar la firma en el documento.	Coordinador SGI	
6	Si el documento está bien debe continuar con la actividad 9, si no continuar con la actividad 7.	Coordinador SGI	
7	Solicitar ajustes al documento en el formato SGI-FT.01.	Coordinador SGI	SGI-FT.01 "Solicitud de Elaboración, Modificación o Anulación de Documentos".
8	Ajustar el documento y remitirlo nuevamente, en el formato SGI-FT.01.	Responsable del Proceso y/o Persona Asignada por Esta.	SGI-FT.01 "Solicitud de Elaboración, Modificación o Anulación de Documentos".
9	Asignar código y versión al documento, según aplique, y registrarlo en el Listado Maestro de Documentos.	Coordinador SGI	SGI-FT.03 "Listado Maestro de Documentos y Registros "
10	Aprobar el documento y registrar la firma en el mismo.	Gerente	Documento Aprobado.
11	Si el documento no se aprueba debe ir a la actividad 7. Si es aprobado continuar la actividad 12.	Gerente	
12	Registrar la novedad en el formato Listado Maestro de Documentos.	Coordinador SGI	SGI-FT.03 "Listado Maestro de Documentos y Registros "

No.	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/DOCUMENTO
13	Identificar la versión anterior como "DOCUMENTO OBSOLETO" en la primera hoja del documento donde se encuentra el nombre y código. Cuando se elimina un documento se identifica "DOCUMENTO ANULADO".	Coordinador SGI	
14	Solicitar actualización magnética del documento.	Coordinador SGI	
15	Socializar los documentos informando cambios efectuados a documentos creados, modificados o anulados.	Coordinador SGI	SGI-FT.02 "Listado de Distribución Documental"
16	Capacitar sobre las disposiciones establecidas.	Responsable del Proceso	
17	Implementar los documentos por parte de todos los involucrados.	Todos los Involucrados	
18	Si es necesario actualizar los documentos se debe ir a la actividad 1.	Responsable del Proceso	

DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Norma NTC-9001:2015

Registros y anexos

- **SGI-FT.01 Creación, Anulación o Modificación de Documentos.**
- **SGI-FT.03 Listado Maestro de Documentos y Registros.**
- **SGI-FT.04 Listado Maestro de Documentos Externos.**

CONTROL DE CAMBIOS

CONTROL DE CAMBIOS			
Versión:	**Fecha:**	**Descripción de los Cambios:**	**Autorizado Por:**
01	Julio 2023	Elaboración del Documento.	

CUADRO DE APROBACIÓN		
Cargo: COORDINADOR SGI	**Cargo:**	**Cargo:** ALCALDE MUNICIPAL
Firma:	**Firma:**	**Firma:**

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 18. Gestión de cambios y gestión del contratistas	Artículo 2.2.4.6.26. Gestión del cambio Artículo 2.2.4.6.27 Adquisiciones Artículo 2.2.4.6.28 Contratación	8.1 Planificación y control operativo

PASO 19. ARCHIVO Y RETENCIÓN DOCUMENTAL

La empresa establece procedimientos para mantener disponible, controlado y actualizado la documentación del PESV estos documentos deben ser almacenados, por lo menos por cinco (5) años, salvo norma especial, sin embargo, los registros de inspecciones preoperacionales deben ser almacenados por un (1) año, antes de su respectiva disposición final.
Anexo: procedimiento control de documento, procedimiento gestión no conformidades, guia elaboración de documentos.

Procedimiento control de documento.

I. OBJETIVO

Establecer las actividades para el control de los documentos en cuanto a su aprobación, revisión, actualización, identificación de cambios, uso y manejo de versiones.

II. ALCANCE

Aplica al control de los documentos requeridos por el Sistema de Gestión Integrado de La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA Incluye los documentos de origen interno y externo.

III. RESPONSABLE

Gerente: quien vigilará que se cumplan las directrices del SGI establecidas en el presente procedimiento (Información Documentada).Directores de procesos y demás funcionarios: son responsables de reportar las necesidades de creación, actualización y anulación de documentos, y cumplir con las disposiciones del presente procedimiento en la implementación de los documentos del Sistema de Gestión Integrado.

IV. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

• Documento: información y su medio de soporte, entendiéndose por información los datos que poseen significado. El medio de soporte puede ser papel, disco magnético, óptico o electrónico, fotográfico, muestra, patrón o una combinación de estos.

Un documento puede tener a cualquier de las siguientes categorias:

• Documentos controlados: son aquellos cuyas copias se actualizan al usuario cuando se modifiquen. Pueden ser de origen interno o externo.

- Documento Interno: aquellos que se generan dentro de la empresa para establecer sus disposiciones sobre el S.G.I, que deben cumplir lo dispuesto en este procedimiento. Los documentos internos son de los siguientes tipos: planes, procedimientos, instructivos, especificaciones, formatos, reglas y programa.

- Documentos No Controlados: son aquellos cuyas copias no se actualizan al usuario cuando se modifiquen.

- Documento Externo. Documento no originado por La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA requerido para garantizar la adecuación, conformidad y eficacia del sistema de gestión integrado. Pueden incluir normas, leyes, manuales, resoluciones, etc.

V. CONDICIONES ESPECIFICAS

Los documentos de origen externo (reglamentos, normas técnicas internacionales y nacionales, catálogos, guías, etc.) se identificaran como "Documento externo" y será responsabilidad del Auxiliar S.G.I, identificarlos y controlarlos, y asegurarse de que se mantiene la versión vigente.

Todo documento no vigente, será identificado como documento obsoleto y debe recogerse oportunamente con la entrega del documento actualizado, cuando se requiera conservar, deben archivarse con el sello de documento obsoleto, en caso contrario se destruye o se le coloca el sello y se utiliza como papel reutilizable.

Durante el uso de los documentos, se realizarán revisiones del contenido, para asegurar su legibilidad, aplicación y funcionalidad.

Los documentos se almacenan en carpetas AZ marcadas respectivamente, la copia magnética en el disco duro del computador en la carpeta S.G.I según la ruta establecida en el listado maestro de documentos. Mensualmente, se realizará un Back up en un CD, este debe ser suministrado al Auxiliar S.G.I, el que se encargara de su archivo.

I. DESCRIPCION DEL PROCEDIMIENTO

Etapa	Actividad	Responsable	Documento Referencia
1	Identificar la necesidad de crear, actualizar o eliminar documentos y formatos del SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO y reportarla al Auxiliar del proceso para su autorización. El reporte de la necesidad se debe realizar con el documento a crear, modificar o eliminar. Nota: Los documentos y formatos, se deben elaborar siguiendo las pautas definidas en la guía Elaboración de documentos.	Todo El Personal	No Aplica
2	Presentar el documento o formato (Información Documentada) (a crear o modificar) al auxiliar del sistema de gestión integrado para que le sean asignados los datos para su identificación y control (Nombre, código, versión, fecha).	Directores de los procesos	Guía Elaboración Documento
3	Presentar el documento al gerente para su aprobación, lo cual se evidenciará mediante un acta.	Gerente	Acta Gerencial Listado De Documentos
4	Referenciar en el registro Listado de documentos, los datos del documento o formato creado, modificado o anulado. De igual forma en este registro se relacionan los documentos de origen externo, que la empresa determine que son necesarios para la planificación y operación de los procesos del sistema de gestión integrado.	Gerente	Listado De Documentos
5	Distribuir en copia física y/o electrónica el documento o formato (creado o modificado) a los responsables de su uso, evidenciándolo mediante el registro Control de distribución de documentos. Si existen en uso versiones del documento, se deben retirar en forma inmediata con el fin de prevenir su uso no intencionado y se identificarán con el escrito Documento obsoleto (copias físicas) en caso de que se mantengan por cualquier razón. Las copias electrónicas de documentos o formatos obsoletos serán eliminadas.	Gerente	Control de Distribución de Documentos

	La anterior disposición aplica a los documentos de origen externo. Las versiones originales vigentes de los documentos y formatos del sistema de gestión, estarán bajo el control del S.G.I		
6	Asegurar que los documentos y formatos del sistema de gestión integrado permanecen legibles y fácilmente identificables, y que sus versiones pertinentes aplicables se encuentren disponibles en los puntos de uso.	Gerente	No Aplica
7	Revisar los documentos y formatos del sistema de gestión integrado y determinar la necesidad de actualizarlos, lo cual se realizará aplicando las disposiciones del presente procedimiento a partir del numeral 1. Los cambios y el estado de la versión vigente de los documentos y formatos, se evidencia mediante la tabla de control de cambios ubicada en la primera página de los documentos y en el acta de aprobación respectiva.	Directores de Procesos	Documentos

Guía elaboración de documentos

I. OBJETIVO

Definir los controles necesarios para la identificación, almacenamiento, protección, recuperación, retención y disposición final de los registros.

II. ALCANCE

Aplica para la gestión de todos los registros (internos-externos) del Sistema de Gestión Integrado de La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA

III. RESPONSABLE

Gerente. Quien será el responsable de la creación, difusión, implementación y seguimiento de este procedimiento en el contrato.
Gerente Y/o Coordinador HSE. Quien vigilará que se cumplan las directrices del SGI establecidas en el presente procedimiento.
Coordinadores de Contrato. Quienes apoyarán, revisarán, el compromiso de los supervisores por la divulgación del (información documentada) de gestión.
Directores de procesos y demás funcionarios. Son responsables del adecuado diligenciamiento de los registros, y su control, de conformidad con las disposiciones del presente procedimiento.

IV. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

- Requisito: Necesidad o expectativa, funcional u obligatoria de los interesados.
- Registro: los registros son un tipo especial de documento que suministra evidencia objetiva de las actividades desarrolladas o de los resultados obtenidos.
- Registros Externos. Documento emitido por entes externos a La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA y que proporciona evidencia objetiva.

V. CONDICIONES ESPECÍFICAS

- El Responsable de cada proceso debe garantizar que los registros de su proceso permanezcan legibles, fácilmente identificables y recuperables.
- Es función de cada líder de proceso junto con el gerente, mantener actualizado el listado de control de registros.
- Diligenciamiento de los registros. Los registros (Información Documentada) deben establecerse y mantenerse para proporcionar evidencia objetiva del cumplimiento del Sistema de Gestión Integrado, por tal motivo, se debe tener en cuenta lo siguiente al diligenciarlos: no diligenciar a lápiz, ni permitir tachones o enmendaduras.

VI. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Etapa	Actividad	Responsable	Documento Referencia
1	Se identifica la necesidad de crear, actualizar o anular documentación del Sistema de Gestión Integrado de La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA	Todo El Personal	No Aplica
2	Los formatos (Información Documentada) se crean o actualizan de acuerdo con los criterios definidos en la Guia de documentos definida para tal efecto. Se deben tener en cuenta los códigos definidos según el proceso al que pertenecen.	ALCALDE	Guia Elaboración Documento
3	Los registros (Información Documentada) del Sistema de Gestión Integrado de La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA ., se gestionan de la siguiente manera:	ALCALDE	Listado De Registros

4	Identificación: Sistema al que pertenece, tipo de documento, código de proceso y número de documento, mes y año de creación y última revisión.	ALCALDE	Listado De Registros
5	Almacenamiento: los registros (Información Documentada) se almacenarán en carpetas en orden cronológico, secuencial o alfanumérico.	ALCALDE	Registros
6	Protección: los registros en medio físicos se mantendrán protegidos de la intemperie, plagas y sustracción. Se impedirá el acceso de personal no autorizado a los registros que se conserven en medios magnéticos.	ALCALDE	Listado De Registros
7	Recuperación: mediante la aplicación de los criterios de localización y acceso, establecidos en el listado, se recupera en forma oportuna los registros del SGI.	ALCALDE	Listado De Registros
8	Retención: Los registros (Información Documentada) se mantendrán según lo establecido por la ley. Para los demás registros se definirá en el listado el tiempo de permanencia como archivo activo. Una vez culminado el periodo se procederán a ser ubicados en la zona de archivo inactivo.	ALCALDE	Listado De Registros
9	Disposición: Cumplida la vida útil de los registros la organización procederá a destruir, reciclar o almacenar según se considere conveniente.	ALCALDE	Listado De Registros

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 19. Archivo y retención documental	Articulo 2.2.4.6.12 Documentación Articulo 2.2.4.6.13 Conservación de los documentos	8.1 Planificación y control operativo

3. FASE DE SEGUIMIENTOPOR LA ALTA DIRECCIÓN



PASO 20. INDICADORES Y REPORTE DE AUTO GESTIÓN DEL PESV

La empresa por asumir una responsabilidad de plan estratégico básica no está obligada a presentar indicadores en esta fase de intervención. Sin embargo se podrán aplicar los siguientes indicadores:

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA define el procedimiento para el manejo de los indicadores que le permitan realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales están relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultados de las acciones y estrategias definidas en el Paso 9. Plan Anual de Trabajo. Los datos de las variables a medir, los resultados de la medición de estos indicadores y su cumplimiento son analizados y evaluados por el comité de seguridad vial. Los indicadores minimos que llevan registro, medición y análisis son los siguientes:

INDICADOR 1 TASA DE SINIESTROS VIALES POR NIVEL DE PÉRDIDA. TSV(N)	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
TSV(n) - SV(tn) K / km(t)	Trimestral y acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
SV (tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. **K:** Constante equivalente a 500.000 kilómetros. **Km (t):** Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehiculos de la organización.	

INDICADOR 2 COSTOS SINIESTROS VIALES POR NIVEL DE PÉRDIDA: SSV(N)	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
$SV(n) - CDSV(tn) * COSVftn)	Trimestral y acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
COSV (tn): Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida. **CISV (tn):** Costos Indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida.	

INDICADOR 3 RIESGO DE SEGURIDAD VIAL RSVI Y GESTIÓN DE RIESGOS VIALES GRV	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
RSVI = RI (fa) – RI (la) **GRV = RVA (fa) - RVA (la)**	Anual
Variables a medir en el Indicador	
RI (e): Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz). **RI (fa):** Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz). **RVA (la):** Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año. **RVA (fa):** Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año.	

INDICADOR 4 CUMPLIMIENTO METAS PESV: CM PESV	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
CM PESV = MA(t) / TM(t) * 100	Trimestral y acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
MA(t): Numero de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre **TM(t):** Número total de metas definidas PESV por trimestre	

INDICADOR 5 CUMPLIMIENTO DE ACTIVIDADES PLAN ANUAL PESV: CPTAN PESV	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
CPlan PESV - AEPlan(t) / APPlan(t) 100	Trimestral y acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
AEPlan (t): Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre. **APPlan (t):** Número total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre.	

INDICADOR 6 EXCESO DE JORNADA LABORALES CONDUCTORES %EJCL	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
%EJL = #EJO / #SOT* 100	Año
Variables a medir en el Indicador	
#EJD: Numero de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes. **#SDT:** Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes.	

INDICADOR 7 COBERTURA PROGRAMA DE GESTIÓN VELOCIDAD EMPRESARIAL: GVF	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
GVE = #VIP / #VDL * 100	Mensual y Acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
#VIP: Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes **#VDL:** Numero de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes.	

INDICADOR 8 EXCESOS LÍMITE DE VELOCIDAD LABORAL. ELVL	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
ELVL = #DLEV / #TDL * 100	Acumulado Mes y Año
Variables a medir en el Indicador	
#DLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la organización) por mes **#TDL:** Número total de desplazamientos laborales por mes	

INDICADOR 9 INSPECCIONES DIARIAS PREOPERACIONALES: IDP	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
IDP - #VID / #TV* 100	Acumulado Mes y Año
Variables a medir en el Indicador	
#VID: Número de vehículos inspeccionados diariamente **#TV:** Número total de vehículos que trabajan diariamente.	

INDICADOR 10 CUMPLIMIENTO PLAN MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHÍCULOS: CPMVH	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
CPMVh - MEVh(t) / MPVh(t) * 100	Trimestral y acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
MEVh (t): Número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. **MPVh (t):** Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre.	

INDICADOR 11 CUMPLIMIENTO PLAN DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL CPF PESV	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
CPFSV = CEPF(t) / CTPF(t)* 100	Trimestral y acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
CESV (t): Número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. **CPSV (t):** Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.	

INDICADOR 12 COBERTURA PLAN DE FORMACIÓN EN SEGUNDAD VIAL CPF PESV	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
CPFSV = CEPF(t) / CTPF(t)* 100	Trimestral y acumulado año
Variables a medir en el Indicador	
CFSV (t): Número de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial **CT (t):** Número total colaboradores de la organización.	

INDICADOR 13 NO CONFORMIDADES AUDITORIA CERRADAS: NCAC	
FORMULA	FRECUENCIA ANÁLISIS
NCAN = #NCG / #NCI * 100	Anual
Variables a medir en el Indicador	
#NCI: Número dé no conformidades identificadas y analizadas. **#NCG**: No conformidades gestionadas y cerradas.	

El seguimiento y control de estos indicadores se evidencia en el ejercicio de su implementación.

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA se compromete a realizar un reporte de autogestión, el cual consiste en reportar anualmente por los medios que disponga la entidad verificadora que le corresponda (Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte u Organismo de Transito) los resultados de la medición y análisis de los indicadores ya mencionados anteriormente. Indicadores de Gestión del PESV y la información que se lista a continuación con corte al 31 de diciembre de cada año, teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año.

- Razón social o nombre, Nit, Dirección y Teléfono del domicilio o sede principal de la empresa, entidad u organización.
- Nombre, cargo y correo electrónico institucional del líder del diseño e implementación del PESV.
- Nombre, cargo y correo electrónico de auditor(es) del PESV en el último año.
- Nombre del representante legal de la empresa, entidad u organización.
- Misionalidad y tamaño de la organización para efectos del PESV.

- Número de vehículos automotores o no automotores (flota de vehículos): Tipo y cantidad de vehículos utilizados para desplazamientos laborales propios, contratistas, tercerizados y de propiedad de colaboradores puestos al servicio de la organización, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.

- Cantidad de colaboradores de la organización por tipo de actor vial (conductores, peatones, motociclistas, ciclistas), de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.

- Tipo y número de contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que tienen impacto directo en la ejecución del PESV.

- Descripción de los objetivos y metas del PESV de acuerdo con lo definido en el Paso 7 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).

- Descripción de los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño de acuerdo con lo definido en el Paso 8 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).

- Número de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la organización.

- Copia del informe de la última auditoría interna realizada al PESV, donde se constate que el PESV está implementado y el nivel de cumplimiento de los 24 pasos establecidos en la metodología de PESV.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV	Artículos 2.2.4.6.19, 2.2.4.6.20. 2.2.4.6.21 y 2.2.4.6.22 indicadores del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo, Indicadores que evalúan la estructura del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo. Indicadores que	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

	evalúan el proceso del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo e Indicadores que evalúan el resultado del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo.	

PASO 21. REGISTRO Y ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE SINIESTROS VIALES

La empresa define y documenta su nivel de pérdida clasificando sus siniestros viales con miras a proyectar estadísticamente la mejora y/o reducción de los mismos. Este proceso como complementario, del cual no está obligado por el seguimiento documental del PESV.

Con base en la linea establecida siguiendo los lineamientos del paso 5. Relacionado con el Diagnostico, La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA determina y documenta su nivel de perdida clasificando sus siniestros viales con miras a proyectar estadísticamente la mejora y/o reducción de los mismos, según la metodología de la Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden, 1987).

El nivel de pérdida es la representación de la punta de la Pirámide de la Seguridad Vial, adicionando variables de perdida que son relevantes para la empresa y permite analizar siniestros viales según su severidad; los niveles de la pirámide muestran que para eliminar los siniestros viales más graves se deben prevenir los siniestros leves. La pirámide contiene los siguientes niveles: los siniestros con muertos, los siniestros con Lesionados graves, los siniestros con lesionados leves, los siniestros con solo daños materiales, cuasi colisiones, conflictos leves, conflictos potenciales y eventos normales. Tal como se muestra en la **Figura 7**



Pirámide de la seguridad Vial. Obtenido de: Elaboración Propia a partir del Pirámide de la seguridad Vial de Hyden

Posteriormente, con base en la pirámide de la Seguridad Vial, la empresa construye e implementa una Matriz de Nivel de perdida, la cual depende de las variables que

son más relevantes para la organización y que permitan mantener en el tiempo, estadísticas según los siniestros viales.

Consecutivamente, si se tiene información disponible, se clasifican los datos históricos de los siniestros viales con base en el nivel de pérdida (preferiblemente de los últimos cinco años), luego se establece la tendencia de los siniestros viales y se define su límite máximo tolerable por la empresa.

En caso de que la empresa no cuente con datos históricos de sus siniestros viales, la clasificación del nivel de pérdida se debe empezar a construir a partir del diseño e implementación del PESV.

Finalmente, se realiza una proyección estadística con base en los siniestros viales del último año, la cual debe ser realista, e implementar la visión de cero siniestros viales.

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA documenta el registro estadístico de los siniestros viales, diferenciando los siniestros viales de acuerdo a la gravedad del evento según el nivel de perdida y separando los análisis estadísticos de los desplazamientos laborales de los desplazamientos cotidianos / no laborales; posteriormente debe analizar este registro y establecer conclusiones del análisis, lo cual será el punto de partida del Paso 9. Plan anual de trabajo y el Paso 10. Competencia y plan anual de formación.

En este paso, el Comité de Seguridad Vial analiza los resultados de la siniestralidad vial, las tendencias incluyendo el análisis de correlación espacial y temporal, las causas inmediatas y causas raíz de los siniestros viales de la organización y de contratistas, con el objetivo de que la organización focalice los recursos de la seguridad vial en los factores principales que contribuyen en los siniestros viales y que están bajo el control de la organización.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales	Artículo 2.2.4.6.21 Indicadores que evalúan el proceso del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

	Artículo 2.2.4.6.22 indicadores que evalúan el proceso del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo e Indicadores que evalúan el resultado del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo	

PASO 22. AUDITORÍA ANUAL

La empresa proyecta a realizar una auditoria anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, de acuerdo a lo establecido en el capitulo 1 de la Metodología del diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca la organización.

Para ello, La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA documenta y aplica el procedimiento para la realización de las auditorias internas al PESV de la empresa, el cual contiene: la planificación de las auditorias, las pautas de su realización y los responsables; así mismo los contenidos mínimos del informe de auditoria y el seguimiento a las no conformidades y planes de acción o mejora, producto de la auditoria.

La empresa debe garantizar que el(los) auditor(es) interno(s) del PESV sea(n) persona(s) diferente(s) idóneas con la competencia correspondiente con formación en ISO 39001, siguiendo los requisitos del Paso 10. Competencia y Plan anual de Trabajo, esta(s) persona(s) debe(n) ser externas, diferentes al líder del diseño e implementación del PESV y las auditorias se planificarán con la participación del comité de seguridad vial, este tipo de auditoria se pueden realizar de forma virtual y presencial.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La Auditoria anual del PESV. Se asimila a los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001. Así:

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 22. Auditoria anual	Articulo 2.2.4.6.29 Auditoría de cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo 2.2.4.6.30 Alcance de la auditoria de cumplimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo del Decreto 1072 de 2015.	9.3 Auditoria interna

4. FASE DE LA MEJORA CONTINUA DEL PESV



PASO 23. MEJORA CONTINUA, ACCIONES PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS
La empresa define e implementa las acciones preventivas, correctivas y de mejora necesarias con base en los resultados de la supervisión, inspección y medición de los indicadores y auditorías del PESV, de forma voluntaria u omitir el paso de mejora continua y/o actualizar el PESV cada 2 años.

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA define e implementa las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición y análisis de los indicadores y auditorías y visitas de verificación del PESV.

La mejora se puede demostrar a través de cada uno de los pasos del PESV, incluyendo las acciones articuladas que se realizan con contratistas, como también se puede dar en las tendencias del análisis estadístico de los siniestros viales, la verificación de la eficacia del cierre de hallazgos identificados en auditoria, el cierre de los planes de acción de las investigaciones de los siniestros viales, el seguimiento a los resultados de los simulacros realizados en el marco del plan de emergencias viales, la activación y funcionamiento del plan de emergencias viales cuando ocurre un siniestro vial, el cumplimiento del plan de formación, plan de trabajo y planes de acción de los diferentes pasos del PESV, la ejecución de los programas y factores de desempeño, la identificación, análisis, valoración y

tratamiento de las diferentes variables de riesgo dinámico que aplican a seguridad vial.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas.	Articulo 2.2.4.6.31 Revisión por la alta dirección. Articulo 2.2.4.6.33 Acciones preventivas y correctivas y Articulo 2.2.4.6.34 Mejora continua.	10. Mejora

PASO 24. MECANISMOS DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

La estrategia de la Comunicación interna tiene como objetivo generar una pedagogía al interior de la entidad, sistematizando y estructurando la información de forma clara y eficaz sobre el PESV, incentivando así, a los colaboradores y contratistas hacerse partícipes del PESV.

La ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA dispone de mecanismos de comunicación y participación para:

- Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la organización.
- Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los colaboradores de la organización.
- Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.
- Promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.
- Aprender de las lecciones que dejan los siniestros viales.

PESV	DECRETO 1072 DE 2015	ISO 39001
Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación	Articulo 2.2.4.6.14 El empleador debe establecer mecanismos eficaces para Recibir, documentar y responder adecuadamente a las comunicaciones internas y externas relativas a la seguridad y salud en el trabajo	7.5. Comunicación

Bibliografia

OMS . (SF de SF de 2020). *ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD*. Obtenido de PAQUETE DE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL : https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702-spa.pdf;jsessionid=C16CBA1AA70869529D2EDEF1FDC372EC?sequence=1

OMS. (SF de SF de 2021). *ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD*. Obtenido de DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030: https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030

Fecha	Versión	Descripción
2/07/2025	01	Actualización bajo Resolución 40595 de 2023

Elaboró	Revisó	Aprobó
Nombre(s): Eliana Ruiz	Nombre(s): Roberto Quintana	Nombre(s): Felipe Coronado Guerra
Firma(s): 	Firma(s):	Firma(s):
Cargo: Rep legal FUNTECOL	Cargo: Secretario de Gobierno	Cargo: Alcalde Municipal de La Apartada - Córdoba

PLAN ESTRATÉGICO DE CONSUMO RESPONSABLE DE ALCOHOL LA APARTADA CORDOBA

ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA CORDOBA

PLAN ESTRATÉGICO DE CONSUMO RESPONSABLE DE ALCOHOL

LA APARTADA - CORDOBA
2025

INFORMACIÓN DE LA EMPRESA

DATOS DE LA EMPRESA	
NOMBRE DE LA EMPRESA	ALCALDIA MUNICIPAL DE LA APARTADA
NIT	812001681-6
ACTIVIDAD COMERCIAL	ADMINSITRACION PUBLICA MUNICIPAL
CODIGO DANE	23501
DIRECCIÓN	CALLE 18 # 11 - 14
TELÉFONO	7742523
PERSONA DE CONTACTO	OSCAR MIGUEL CALAO LOPEZ
CARGO	ALCALDE MUNICIPAL
E-MAIL	alcaldia@lapartada-cordoba.gov.co

PRESENTACIÓN

El consumo nocivo de bebidas alcohólicas ha sido definido por la Organización Mundial de la Salud – OMS como un problema a escala global que pone en peligro tanto el desarrollo individual como social de la población. Sus daños van más allá de la salud física y psíquica del bebedor, dado que contribuye al aumento de la violencia, lesiones, suicidios, enfermedades crónicas no transmisibles y a los trastornos de salud mental, entre otros.

La relación de Colombia con el alcohol no se distancia de esta realidad. El país ostenta el primer lugar en *prevalencia de vida* de alcohol entre 42 países de América Latina y el Caribe, lo que significa que el país tiene una mayor exposición al alcohol que el resto de países (86%), de cada 100 personas 86 han probado el alcohol, por lo que la cantidad de población en riesgo en comparación con los otros países encuestados es mucho más alta, dado el porcentaje de personas que ha manifestado haber consumido alcohol alguna vez en su vida. En total 2,4 millones de personas entre 12 y 65 años presentan un consumo riesgoso o perjudicial de alcohol, es decir un 12,15% de la población general.

De la misma forma, el alcohol es reportado como la tercera causa de la violencia de pareja, y los lugares de esparcimiento con expendio de alcohol aparecen como el cuarto escenario identificado en el que se presenta este tipo de violencia entre cónyuges.

Los accidentes de tránsito asociados al consumo de alcohol también contribuyen a empeorar la situación, dado que es la tercera causa de accidentes de tránsito en el país.

Ante este panorama es necesario que todos los actores involucrados de una u otra forma con el consumo de alcohol contribuyan, cada quien desde sus posibilidades, en la construcción de ambientes protectores en los cuales las actividades de ocio y esparcimiento en donde se expende y consume alcohol, consideren los múltiples factores que pueden hacer que la personas tengan un uso responsable de esta sustancia psicoactiva. Los dueños de bares y el personal que allí trabaja tienen un rol fundamental en el mejoramiento de las condiciones para proteger la vida y disminuir riesgos y daños asociados al consumo de alcohol en contextos de entretenimiento nocturno.

De esta forma el Ministerio de Salud y Protección Social - MSPS a través de este documento quiere hacer una invitación a quienes se benefician de las actividades relacionadas con el consumo de alcohol a que cumplan con la obligación que tienen por ley de formular los Planes Estratégicos para la Promoción del Consumo Responsable de Alcohol, pero además que los apliquen conscientes de su rol y su papel en una lógica de corresponsabilidad social frente a la problemática del consumo nocivo de alcohol, es decir asumiéndose como actores claves para modificar los aspectos negativos de la cultura actual frente al consumo de alcohol.

INTRODUCCIÓN

Este documento busca orientar y facilitar la elaboración e implementación de los Planes Estratégicos para la Promoción del Consumo Responsable de Alcohol, los cuales deben ser desarrollados por los establecimientos de expendio y/o consumo de alcohol que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas, según lo dispuesto en la Ley 1503 de 2011.

Esta guía invita a los propietarios de bares, administradores, meseros, responsables de la seguridad privada y a todo el personal de los establecimientos, a convertirse en agentes de prevención y mitigación de los riesgos asociados al consumo de alcohol, comprometidos con el cuidado y la protección de las personas que desean socializar, departir y disfrutar como parte de las alternativas de placer y diversión que muchos ciudadanos buscan luego de sus jornadas laborales o rutinas personales. Se trata de hacerlos partícipes activos de la estrategia de promoción del consumo responsable de alcohol en población adulta, lo cual les puede identificar frente a sus clientes como un bar que promueve el consumo de bajo riesgo, es decir un establecimiento en el que se toman medidas para evitar el ingreso de menores, reducir intoxicaciones y conductas de riesgo como la conducción bajo efecto del alcohol; un bar al que se accede con la tranquilidad de que todo el servicio está orientado a la protección de las personas que quieren beber y regresar a sus casas de manera segura.

Aunque el alcohol utilizado de manera responsable y moderada puede facilitar que la gente pase un buen rato, también es cierto que el alcohol puede ser fuente de problemas y conflictos, tanto para los consumidores como para aquellas personas que, de una u otra manera, están en contacto con ellos (meseros, porteros, personal de seguridad, vecinos, etc.,). Es por ello que es necesario tomar medidas para prevenir posibles situaciones problemáticas, identificar tempranamente dichas situaciones y estar preparados para reaccionar, esto se conoce como "Dispensación Responsable de Alcohol" y requiere un alto compromiso de los gestores de la rumba en la medida en que presupone cambios en la política empresarial y en las prácticas de servicio al cliente.

Este Plan está diseñado para que de manera muy sencilla y siguiendo las orientaciones aquí descritas, los establecimientos en los que se expende licor puedan construir su Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol.
Incluye ejemplos, recomendaciones y orientaciones para facilitar la adopción de los fundamentos de la Dispensación Responsable de Alcohol en Colombia en el marco de lo dispuesto por la Ley 1503 de 2011.

Este documento recoge lo contemplado en el Decreto 120 de 2010 que institucionaliza los Principios del Saber Beber, Saber Vivir y los aprendizajes del Programa Pactos por la Vida implementado en 6 ciudades capitales con el acompañamiento técnico del Ministerio de Salud y Protección Social - MSPS y el apoyo de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en Colombia y la Corporación Fondo de Prevención Vial. Así mismo se recogen las experiencias del proyecto Energy Control de la Asociación Bienestar y Desarrollo de España que durante años ha trabajado con las Comunidades Autónomas de Cataluña, Madrid, Islas Baleares y Andalucía desarrollando estrategias para lo que

denominan "Gestión de Placeres y Riesgos en el Sector del Ocio Nocturno", ofreciendo información, asesoramiento y formación sobre drogas con el fin de disminuir los riesgos de su consumo y a nivel local resulta orientador el trabajo realizado por la Corporación Consentidos para la Secretaria de Salud de la ciudad de Bucaramanga en zonas de consumo de alcohol.

El Municipio de la Apartada busca ser ejemplo departamental en la consecución del cumplimiento de las leyes y en el aporte de prevención que amerita el tema por tratar.

Que es el plan estratégico de consumo responsable de alcohol y a quien va dirigido en el municipio.

Los Planes Estratégicos para la Promoción de Consumo Responsable de Alcohol son documentos elaborados de manera participativa por todas aquellas personas que conforman el equipo humano del establecimiento como: el propietario/a, administrador/ra, meseros/ras, bartenders o cantineros, personal de seguridad y aseo, entre otros.

Estos Planes son elaborados a partir de un diagnóstico que permita conocer mejor el perfil del cliente que frecuenta el sitio, los riesgos y situaciones que se pueden llegar a presentar debido al consumo nocivo de alcohol en población adulta y lo más importante, permite identificar los recursos disponibles para enfrentar las situaciones problemáticas con el propósito de hacer del establecimiento un lugar más seguro para todos, que promueve el consumo responsable de alcohol y minimiza los riesgos asociados al consumo.

En este sentido, es importante hacer claridad sobre el concepto de uso nocivo del alcohol el cual es clave para comprender el propósito de los Planes Estratégicos para la Promoción de Consumo Responsable de Alcohol. Según la estrategia mundial, se define el uso nocivo de alcohol como:

Es una noción amplia que abarca el consumo de alcohol que provoca efectos sanitarios y sociales perjudiciales para el bebedor, para quienes lo rodean y para la sociedad en general, así como las pautas de consumo de alcohol asociadas a un mayor riesgo de resultados sanitarios perjudiciales.
El uso nocivo del alcohol compromete tanto el desarrollo individual como el social, y puede arruinar la vida del bebedor, devastar a su familia y desgarrar la urdimbre de la comunidad. El grado de riesgo por el uso nocivo del alcohol varía en función de la edad, el sexo y otras características biológicas del consumidor, así como de la situación y el contexto en que se bebe. Algunos grupos y personas vulnerables o en situación de riesgo presentan una mayor sensibilidad a las propiedades toxicas, psicoactivas y adictivas del etanol

Los Planes Estratégicos para la Promoción de Consumo Responsable de Alcohol deben ser documentos muy concretos que definan claramente las líneas de acción que van a ser desarrolladas en el establecimiento y sus alrededores, los plazos en que serán adelantadas y las personas responsables de las mismas.

La alcaldía Municipal estará abierta para la orientación de cumplimiento por parte de los establecimientos que estén obligados a cumplir con la estrategia y se vincularan al proceso de prevención desde la Secretaria de Transito municipal.

Promover el consumo responsable de alcohol no depende exclusivamente del personal del establecimiento, es por esto que se recomienda incluir dentro de los Planes, estrategias que faciliten la coordinación y el trabajo interinstitucional con entidades nacionales, distritales, municipales o locales y con organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios, que hayan sido identificados en el diagnóstico como parte de la red de instituciones y organizaciones con quienes es necesario trabajar para mejorar el contexto de la rumba, maximizando el goce y el disfrute y disminuyendo la posibilidad de situaciones de riesgo para los clientes y el equipo humano del establecimiento y conflictos con vecinos.

Finalmente, es importante recordar que los mecanismos de seguimiento y evaluación son componentes fundamentales de los Planes, los cuales deben ser previstos desde su formulación, solo así se podrá conocer los avances y realizar los ajustes necesarios.

Qué se busca la Alcaldía con la elaboración y aplicación de los Planes Estratégicos de
Promoción del Consumo Responsable de Alcohol en las empresas privadas que cumplan el requisito comercial.

Promover el consumo responsable de alcohol entre los usuarios del establecimiento, maximizando el goce y el disfrute al tiempo que se previenen situaciones problemáticas que alteren el ambiente del lugar, que pongan en riesgo a los demás usuarios y al personal del establecimiento. Principalmente se busca evitar:

- el ingreso a los establecimientos y el suministro o venta de bebidas alcohólicas a menores de edad.
- La conducción de vehículos bajo efectos del alcohol.
- La presencia de clientes intoxicados por el consumo inmoderado de alcohol.
- Riñas y peleas.
- Daños al establecimiento.

Generar las condiciones dentro del establecimiento para prevenir, detectar y controlar adecuadamente las situaciones problemáticas derivadas del consumo nocivo de alcohol por parte de los clientes.

Ofrecer alternativas para los usuarios que no consumen bebidas alcohólicas y para quienes van a conducir en el contexto de la seguridad y la educación vial. Entendiendo que se busca prevenir los accidentes de tránsito, anular o disminuir los efectos de los mismos con el objetivo de proteger a los usuarios de las vías.

Qué beneficios tiene para los establecimientos la elaboración e implementación de los Planes Estratégicos de Promoción del Consumo Responsable de Alcohol.

- Disminuyen los conflictos con la comunidad y mejoran la imagen ante las autoridades.

- Se evitan riñas y peleas dentro del establecimiento y lugares aledaños, impidiendo daños materiales y situaciones de emergencia.

- Mejor manejo de las situaciones problemáticas, se evita que las situaciones se compliquen o escalen.

- Contar un personal más preparado con conocimientos claros sobre las bebidas alcohólicas, sus efectos y manejo, lo cual evitará casos de intoxicación por el consumo excesivo de alcohol y en caso de presentarse, el personal estará mejor preparado para manejar esas situaciones evitando su empeoramiento.

- Los establecimientos ganarán respeto al ser reconocidos como lugares donde se preocupan por la seguridad y bienestar de sus clientes y el personal que trabaja en ellos, lo que puede representar un aumento en la fidelidad de los clientes y consecuentemente un incremento en los ingresos.

- Aumenta la fidelidad de los clientes. A la gente le gusta ir a sitios donde se pueda pasar bien hasta el final.

- La imagen del sector mejora si disminuyen las tasas de accidentalidad o violencia relacionadas con el consumo de alcohol.

Pasos para la elaboración de un Plan Estratégico de Promoción del Consumo Responsable de Alcohol.

El presente documento, denominado Plan Estratégico de Consumo responsable de alcohol PECRA, se convierte en guía de aplicación para establecimientos comerciales del municipio que cumplan con el requisito comercial.

Es importante que los establecimientos que expenden bebidas alcohólicas en Colombia asuman de manera responsable la elaboración de su Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol. Además de cumplir con lo contemplado en la Ley 1503 de 2011 y el decreto reglamentario 2852 de 2013, está es una oportunidad para mejorar los contextos de la rumba, generar las condiciones para tener una rumba donde la música, la alegría, el baile sean los protagonistas y transformar la imagen que en algunos casos tienen los ciudadanos de los empresarios de la rumba y de quienes trabajan allí, pues piensan que solo los mueve el interés económico y no contribuyen a generar mejores entornos para un disfrute seguro y responsable.

A continuación encontrarán unos pasos sugeridos para la elaboración de los Planes, que intenta facilitar este proceso, sin embargo cada establecimiento podrá determinar en qué grado las estrategias y recomendaciones que se exponen en esta guía pueden ser aplicables a sus características, tipo de público, situaciones problemáticas presentadas, etc. El personal del establecimiento tiene la posibilidad de adaptar las estrategias o desarrollar otras nuevas que puedan aplicarse en su trabajo.

Elaborar un diagnóstico inicial

Es importante caracterizar el establecimiento, es decir, conocer el tipo o perfil del usuario, riesgos y situaciones que suelen presentarse o que se puedan presentar debido al consumo nocivo del alcohol en población adulta, así como identificar los recursos disponibles para enfrentar estas situaciones.

A continuación se presenta un ejemplo que orienta cómo puede realizar su diagnóstico.

¿Qué tipo de establecimiento es?
Describa el establecimiento de acuerdo a las características de los clientes:
- Es un bar dirigido a jóvenes, a adultos, sus clientes no tienen un perfil definido, etc.
- Es un bar para bailar, para hablar, tiene banda en vivo o algún tipo de show.
- Tiene clientes fijos, qué porcentaje de los clientes son clientes fijos, con qué frecuencia asisten, etc.
- Tamaño del establecimiento (número de mesas y sillas, barra, capacidad total, etc.)
- Número de empleados.

Características comerciales del establecimiento.
Qué porcentaje de las ventas de alcohol se hace en botella, tragos, jirafas, etc. Se realiza algún tipo de promoción tipo hora feliz (happy hour), noche de mujeres (ladys night) u otros.

Caracteristicas del consumo de alcohol en el establecimiento
Qué tipo de consumo tienen normalmente los clientes: moderado, excesivo, algunos clientes consumen bebidas sin alcohol, etc.

Comportamientos y situaciones frecuentes asociadas al consumo nocivode alcohol:
¿Qué tipo de situaciones asociadas al consumo nocivo de alcohol son más frecuentes? (Riñas, peleas, negativa para pagar la cuenta, falta de respeto hacia los empleados, daños en el establecimiento, clientes intoxicados, etc.)

¿Con qué frecuencia se presentan éstas situaciones?
Frecuencia en que se presentan situaciones problemáticas:

¿Cuándo se presentan más estos problemas? Un dia especifico de la semana; fechas especiales como: amor y amistad, halloween, fiestas locales, año nuevo, etc.

Recursos y oportunidades con que cuenta el establecimiento para prevenir y resolver situaciones derivadas del consumo nocivo de alcohol.
Identifique todas las opciones que tiene para organizar una respuesta efectiva frente a los efectos del consumo inmoderado de alcohol, por ejemplo:
- Personas lideres dentro del establecimiento con motivación para diseñar y coordinar acciones.
- Personal con conocimiento sobre primeros auxilios y manejo de intoxicaciones.
- Alianzas con otros establecimientos, empresas de taxis, parqueaderos y otros actores de la rumba.
- Oferta de formación proveniente de entidades públicas y privadas en temas como: manejo de emergencias, primeros auxilios, sustancias psicoactivas, entre otros.
- Posibilidad de ampliar la oferta del lugar a otras actividades además de la venta de licor (música en vivo, cuenteros, show de bartenders, show de magia, etc.).
- Incluir dentro de la carta opciones de bebidas sin licor y comidas, si no la tienen.

Defina acciones que promuevan el consumo responsable de alcohol en el establecimiento

Este es el punto central de este proceso de elaboración del Plan Estratégico, definir acciones que promuevan el consumo responsable de alcohol, establecer quiénes serán los responsables de estas acciones y los plazos para su desarrollo, las cuales deberán tener en cuenta como mínimo lo siguiente:

Capacitaciones dirigidas al personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas.

Mecanismos dirigidos a evitar la conducción bajo efecto del alcohol.

Estrategias para evitar el ingreso de menores de edad a los establecimientos y el suministro o venta de bebidas alcohólicas.

Prevención, detección y manejo de incidentes relacionados con la intoxicación como resultado del consumo excesivo de alcohol.

Capacitaciones dirigidas al personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas.

Dado que el alcohol es una sustancia que afecta el comportamiento de las personas, es importante que quienes trabajan en establecimientos donde se vende y/o consumen bebidas alcohólicas, tengan un adecuado conocimiento sobre el alcohol: las cantidades del mismo presentes en los diferentes tragos; sus efectos en el cuerpo; los problemas que pueden ocurrir derivados de su consumo, entre otras temáticas.

Es muy importante que todo el personal, quienes trabajan directamente con el suministro de las bebidas y los que no, cuenten con información real y certera sobre las bebidas alcohólicas y sus efectos. Existen muchos mitos y creencias entorno al alcohol que en algunos casos carecen de sustento, es por esto que los empleados deben contar con información que desmienta ciertos mitos y creencias cuando sea necesario.

Así mismo, el personal debe desarrollar habilidades para manejar clientes bajo el efecto del alcohol de manera amable y respetuosa. En este sentido es fundamental desarrollar habilidades para sugerir, disuadir y persuadir a personas con un alto nivel de alicoramiento, quienes por el mismo consumo del alcohol disminuyen su capacidad para aceptar sugerencias y en algunos casos pueden aumentar su agresividad.

En particular el personal de seguridad debe contar con las competencias necesarias para controlar situaciones conflictivas como riñas y peleas y aplicar medidas sin alterar el ambiente del lugar. Por otra parte el personal de seguridad cumple un papel muy importante en la identificación temprana de riesgos para evitar que escalen a situaciones conflictivas.

Se recomienda que el establecimiento elabore un plan de capacitaciones dirigidas a todo el personal, el cual incluya una oferta formativa diferencial dependiendo del rol de cada empleado. Algunos temas que pueden estar incluidos son:

- El alcohol y sus efectos.
- Mitos y realidades en torno al alcohol.
- Manejo de emergencias y primeros auxilios.
- Mediación de conflictos.
- Normatividad que involucra a los establecimientos que expenden bebidas alcohólicas.
- Estrategias de fomento del consumo de bajo riesgo en establecimientos de expendio y consumo de alcohol.

En este sentido, es importante entender con claridad el concepto de consumo de bajo riesgo, el cual está asociado con el consumo de bajas cantidades y una frecuencia de uso espaciada en el tiempo. Una definición aceptada por la OMS al respecto del consumo de bajo riesgo es aquel que:

(...) implica limitar el consumo de alcohol a cantidades y patrones de consumo que presentan una baja probabilidad de causar daños a uno mismo o a los demás. La evidencia científica indica que el riesgo de daños se incrementa significativamente cuando se consumen más de dos bebidas al día y más de cinco días a la semana. Más aun, incluso pequeñas cantidades de alcohol presentan riesgos en determinadas circunstancias

Se recomienda entonces identificar qué procesos formativos (charlas, capacitaciones, cursos, etc.) son ofrecidos por las diferentes instituciones públicas y privadas en su territorio. Entidades como las alcaldías, hospitales, centros reguladores de urgencias, cuerpos de bomberos, agremiaciones, el SENA, organizaciones de la sociedad civil, entre otros pueden apoyar la implementación de un plan de capacitaciones.

Mecanismos dirigidos a evitar la conducción de vehículos bajo efecto del alcohol.

Pese a las constantes campañas de las autoridades para que no se conduzca cuando se ha consumido alcohol, y aunque muchos conocen las consecuencias de conducir bajo ese estado, aún existe un número importante de personas que Algunas de estas circunstancias son: conducir o manejar maquinaria, estar en embarazo o lactancia, estar tomando medicación que pueda interaccionar con el alcohol o tener una condición médica que empeore con el alcohol.

El consumo de alcohol, en cualquier cantidad, altera las habilidades del conductor reduciendo sus capacidades de acción y reacción. Su efecto se manifiesta principalmente en aspectos como: somnolencia, tiempo de reacción, el tiempo de frenado, imprecisión para el cambio de carril y alteración del juicio.

A nivel físico, la vista del conductor sufrirá una reducción de su capacidad para seguir objetos, perdiendo campo de visión y vista periférica así como dificultad para fijar la mirada. Esta última provoca dificultades para el reconocimiento de señales, peatones y otros vehículos. Todas estas graves consecuencias disminuyen las capacidades de cualquier conductor al volante y podría producir accidentes con saldos fatales.

En este sentido, los establecimientos que expenden bebidas alcohólicas son actores fundamentales para promover conductas responsables asociadas a la seguridad vial.

A continuación algunas ideas que pueden ser adoptadas por los establecimientos para promover que sus clientes no se desplacen en automóvil o motocicletas y si lo hacen no consuman alcohol:

- Establecer alianzas con empresas de taxis para que presten un servicio seguro de traslado a los clientes a la salida de la rumba.

- Dar a conocer las alianzas disponibles con las empresas de taxis e insistir durante la noche en las ventajas de un transporte seguro.

- Establecer alianzas con parqueaderos para que aquellos clientes que deseen dejar su carro hasta el día siguiente cuenten con un precio asequible.

- Ofrecer servicios de transporte propios cuando el establecimiento esté ubicado en zonas alejadas.

- El personal del establecimiento debe estar informado sobre las diferentes opciones disponibles y debe transmitirlo a los clientes de manera asertiva destacando las ventajas de un transporte seguro y evidenciando los riesgos de la conducción bajo efecto del alcohol.

- Identificar al "conductor elegido" de la noche con algún distintivo y de manera muy creativa (sticker, manilla, corona de papel, etc.). Esta persona debe ser atendida, consentida y monitoreada toda la noche para garantizar que no consuma licor pero que su rumba sea placentera y sea gratificante asumir la responsabilidad de llevar seguro a casa a sus amigos.

- Ofrecer diferentes bebidas sin licor para el "conductor elegido" o todas aquellas personas que quieran alternar el consumo de bebidas sin y con alcohol.

Como las bebidas sin alcohol se consumen rápidamente es importante que las personas que no van a consumir licor durante la noche tengan variadas opciones. Esta es una oportunidad para el establecimiento de ampliar su carta, sea creativo, no solo ofrezca agua o gaseosas, y procure que los precios de las bebidas sin alcohol no sean muy elevados, en todo caso es conveniente que todas las personas se mantengan hidratadas.

Estrategias para evitar el ingreso de menores de edad a los establecimientos y el suministro o venta de bebidas alcohólicas.

Está demostrado que el uso del alcohol a una temprana edad aumenta el riesgo del uso de otras drogas más adelante; afecta las funciones cognitivas y el desarrollo del cerebro, además los adolescentes que consumen alcohol se exponen a riesgos como tener mayores probabilidades de ser sexualmente activos a temprana edad, tener relaciones sexuales con mayor frecuencia y tener sexo sin protección, en comparación con aquellos adolescentes que no consumen alcohol; también aumenta la probabilidad de ser víctimas de violación de abusos sexuales, agresión y robo.

Adicionalmente, la bebida disminuye las inhibiciones y aumenta las probabilidades de que los chicos se involucren en un comportamiento riesgoso o hagan algo que lamentarán cuando estén sobrios.

Como es conocido por el gremio del entretenimiento, según la Ley 1098 de 2006 de Infancia y Adolescencia en el artículo 20, los niños, niñas y adolescentes serán protegidos del consumo de sustancias alcohólicas y en la Ley 124 de 1994 se prohíbe el expendio de bebidas embriagantes a menores de edad. También en el artículo 1 de la Ley 124 de 1994 ley se contempla que la persona mayor que facilite las bebidas embriagantes o su adquisición a menores de edad será sancionada de conformidad con las normas establecidas para los expendedores en los Códigos Nacional o Departamental de Policía.

Pese a esta prohibición y a los efectos nocivos del consumo de alcohol en los menores de edad, muchos de ellos aún intentan ingresar a los establecimientos en que se expende bebidas alcohólicas, adicionalmente, algunos empresarios no reconocen su responsabilidad sobre la protección de los menores de edad y no asumen medidas lo suficientemente efectivas para controlar la entrada de menores de edad a establecimientos de rumba y expendio de alcohol.

En procura del cumplimiento de la norma y la efectiva protección de los menores, a continuación se presentan algunas ideas que pueden ser adoptadas por los establecimientos para evitar que los menores de edad ingresen a los establecimientos en los que se expende licor:

- Verificar la mayoría de edad de los clientes. Solicitar de manera obligatoria la cedula de ciudadanía como único documento que garantiza ciento por ciento que una persona es mayor de edad. Hay falsificaciones de tarjetas de identidad y contraseñas que parecen originales por eso se recomienda verificar la edad de los clientes con la cedula de ciudadanía pues esa es la manera más segura para evita ser sancionado por incumplir las normas.
- Protocolo para evitar el ingreso de menores de edad. Las dinámicas que se experimentan en la rumba, hacen que se presenten momentos frenéticos, en los que es muy difícil para el personal cumplir con todo lo previsto y en ocasiones se descuidan ciertas labores importantes, es por esto que resulta absolutamente necesario contar con un protocolo establecido previamente en el que estén definidos los mecanismos que se llevarán a cabo

para evitar el ingreso de menores de edad al establecimiento, los responsables de esta actividad, asi como procedimiento a seguir en caso de encontrar menores que de alguna manera lograron ingresar y se encuentran consumiendo licor.

□ Verificar la mayoría de edad es responsabilidad de todo el personal. Es recomendable que la responsabilidad sobre el ingreso de menores no recaiga únicamente en el personal de la entrada. Si algún mesero o cualquier integrante del personal tienen dudas sobre la mayoría de edad de alguien dentro del establecimiento debe estar entrenado para preguntar de manera asertiva y solicitar la cédula para verificar su edad sin generar malestar o conflicto.

□ Contactar a los padres del menor de edad. Si se confirma que hay menores de edad dentro del establecimiento se debe primero verificar si han consumido bebidas alcohólicas, su estado y si se encuentran en condiciones para abandonar el establecimiento sin exponerse a riesgos mayores. En caso de que el menor haya consumido bebidas alcohólicas, es necesario llamar a sus padres.

Prevención, detección y manejo de incidentes relacionados con la intoxicación como resultado del consumo excesivo de alcohol

Con el propósito de evitar que se presenten intoxicaciones por el consumo excesivo de alcohol o situaciones problemáticas derivadas de ello, los empleados deben manejas todas las posibles situaciones que se relacionen.

El consumo excesivo episódico (también llamado binge drinking), que puede resultar particularmente dañino para ciertos problemas de salud, implica el consumo, por parte de un adulto, de por lo menos 60g de alcohol en una sola ocasión. (Alcohol y atención primaria de la salud OPS. 2008)Consumo excesivo episódico, definido como cinco o más tragos estándar (cualquier bebida alcohólica que contenga el equivalente de 10 gramos de alcohol puro) por ocasión (o por un periodo de dos horas) para el hombre, y cuatro o más tragos estándar para la mujer, es un patrón de uso de alcohol asociado con mayores daños físicos y emocionales, incluyendo violencia, accidentes, embarazos no planificados, sexo sin protección, ETS y VIH (Obot y Room, 2005). (Alcohol y salud pública en las Américas OPS, 2007).

Los empleados deben adquirir habilidades para identificar y controlar tempranamente situaciones de riesgo. Esta debe ser una temática prioritaria dentro del plan de formación definido por cada establecimiento. A continuación se presentan algunas recomendaciones que pueden ser tenidas en cuenta por los establecimientos:

- El personal debe estar en capacidad de rechazar, a través del diálogo y el trato respetuoso, el ingreso de personas que muestren signos claros de embriaguez.
- El personal debe estar atento a aquellos signos que indican que un cliente puede empezar a estar embriagado para ofrecer alternativas al consumo de alcohol y prevenir que se presenten intoxicaciones. Estos signos están asociados al deterioro de la coordinación, cambios en el volumen de la voz, cambios en los ritmos del habla, habla poco clara, ojos rojos, entre otros, también deben estar preparados para rechazar un pedido de clientes que presenten signos de alicoramiento y manejar las reacciones que ello ocasione.
- Es importante que los clientes que están bebiendo demasiado espacien su consumo para evitar intoxicaciones, para ello se puede recurrir a dirigirse a personas de la misma mesa quienes se encuentren en un mejor estado y dialogar con ellas para informarles que es necesario limitar el suministro de alcohol. En lo posible persuadir al grupo para que sean los mismos acompañantes quienes asuman esa responsabilidad, pero se sabe que esto no siempre es fácil y en caso de no recibir ese apoyo de todas maneras el personal del establecimiento debe intentar convencer a la persona de suspender el consumo cuando se encuentra alicorada.
- Contar con personal formado como primer respondiente o en capacidad de prestar primeros auxilios a quien presente signos de intoxicación.

NOTA: se vinculara a la Secretaría de Salud Municipal o entidades como el CAMU, bomberos, Cruz Roja, o la Defensa Civil para conocer las ofertas de formación.

En los casos en que la intoxicación por consumo excesivo de alcohol ya ha sucedido, es necesario proteger a esas personas para evitar que se hagan daño a si mismos o a otras personas, para ello al interior de cada establecimiento es necesario definir previamente la manera de actuar en casos de riesgo o de emergencia, por ejemplo:

- Cómo controlar el acceso a zonas potencialmente peligrosas para quienes se encuentran en estado de alicoramiento.
- Definir con claridad una ruta para el manejo de emergencias que incluya contar con los datos de las instituciones que se sea necesario contactar según la situación (policía, bomberos, servicio de ambulancia, etc.).

Ante una intoxicación aguda con pérdida de conocimiento tenga en cuenta las siguientes recomendaciones:
Ubique a la persona en posición de seguridad (acostado de medio lado para evitar el ahogo con vómito).
Compruebe que los signos vitales permanezcan estables (respiración y pulso), si estos son irregulares diríjase con el afectado a un centro médico de urgencias.

Algunas ideas para evitar el consumo excesivo de alcohol

Enriquecer la oferta nocturna con diferentes espectáculos y propuestas artísticas favorece que el público no se concentre exclusivamente en el consumo de licor. Alternativas como la presentación de música en vivo, show de bartenders, show de magia, presentaciones de DJ, artistas o bailarines, oferta de juegos de mesa, karacke, etc., representan opciones que pueden ser consideradas por los bares de tal manera que se diversifiquen las actividades que se realizan durante la noche y se evita que las personas se concentren únicamente en la ingesta de licor.

Así mismo, adoptar estas actividades ofrece descansos y modificación de los ritmos durante la noche que benefician al personal y el ambiente del lugar, además de poder constituirse en ingresos económicos alternativos a la venta de licor.
Suministrar agua de manera gratuita o a muy bajo costo es fundamental pues el agua es el mejor distanciador entre un trago y otro, permite a las personas mantenerse hidratadas y metabolizar mejor el alcohol.
Garantizar buena ventilación, brindar temperaturas constantes y agradables contribuye a evitar las intoxicaciones. Estas medidas favorecen la comodidad y seguridad del lugar, además de ayudar a retardar la aparición de intoxicaciones pues, ambientes con mucho calor favorecen el mareo y la deshidratación.
Cuando las caracteristicas del establecimiento lo permitan, es recomendable crear espacios de "calma" ó "chillout" donde las personas cuenten con un lugar para tener comunicación fluida, relajarse y realizar descanso de los ritmos más fuertes de la rumba.

- Incluir en la carta una oferta variada y asequible de bebidas sin licor. Así mismo que las bebidas sin alcohol estén incluidas entre las opciones del cover o el pago del ingreso en los establecimientos en que funciona la figura de recibir un trago a cambio del valor de la entrada.
- Evitar las promociones 2x1, hora feliz (happyhours), (ladysnight), etc., y todas aquellas estrategias de mercadeo que promueven un mayor consumo a menor precio.
- Finalizar la venta de licor una hora antes del cierre del establecimiento y durante este tiempo ofertar bebidas sin alcohol y caldos por un precio especial de tal manera que las personas tengan tiempo para estabilizarse y estén más alertas al momento de salir a tomar un taxi, buscar transporte y desplazarse a sus casas. El consumo de caldos o consomés, ayuda a reponer las sales y el potasio que se han reducido por el consumo de alcohol.

Defina espacios de articulación y rutas de servicios con las entidades departamentales, distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.

El papel de los establecimientos de la rumba es fundamental para promover un consumo de menor riesgo de alcohol, evitar intoxicaciones y conductas de riesgo como la conducción bajo efecto del alcohol, sin embargo es claro que no son los únicos actores que intervienen para mejorar el contexto de la noche. Es por esto que dentro de los Planes Estratégicos para la Promoción de Consumo Responsable de Alcohol cada establecimiento debe incluir una linea de acción que facilite el trabajo articulado con otros actores.

Es necesario definir estrategias que faciliten la coordinación y el trabajo con entidades distritales, municipales o locales y con organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios, que hayan sido identificados en el diagnóstico como parte de la red de instituciones y organizaciones con quienes es necesario trabajar para mejorar el contexto de la rumba, maximizando el goce y el disfrute y disminuyendo la posibilidad de situaciones de riesgo para los clientes y el equipo humano del establecimiento y conflictos con vecinos. Algunas sugerencias que pueden facilitar la definición de estos espacios de articulación:

- Identifique la oferta institucional presente en su barrio, localidad y ciudad. Instituciones como las alcaldías locales, bomberos, cámara de comercio, hospitales, centros de salud, entre otros, ofrecen espacios formativos sobre temas de interés para los establecimientos; consulte y participe.

- Identifique si en su ciudad existen agremiaciones de bares o establecimientos nocturnos, vincúlese a ellas y participe activamente.
Conocer las estrategias que otros utilizan para mejorar las condiciones de la rumba puede ser una fuente de ideas y de posibilidades de articulación y trabajo en red.

- Promueva mesas de trabajo, pactos, alianzas y acuerdos que incluyan a los vecinos, clientes, las empresas de taxis y de vigilancia, la policía y las autoridades locales para mejorar el entorno de la rumba y minimizar los riesgo. La fórmula para conseguir que la rumba transcurra con mayor seguridad, para que exista una buena convivencia en la vía pública y se minimicen las molestias hacia aquellos que descansan, pasa por el entendimiento y colaboración de todos los sectores implicados en la temática de la noche.

4.4 Diseñe un sistema de seguimiento y evaluación de su Plan

Luego de definir las acciones que serán desarrolladas durante la vigencia del plan para promover el consumo responsable de alcohol en su establecimiento, es importante desarrollar un esquema de seguimiento y evaluación que le permita conocer si se cumplió lo planeado, los avances obtenidos y replantear acciones para un nuevo plan.

En general tenemos una pobre cultura de seguimiento y la evaluación, pues la asociamos con aspectos académicos en los que se recibe una nota y se puede aprobar o perder, pero la evaluación bien desarrollada, es una oportunidad de aprendizaje que permite identificar aspectos a fortalecer y reconoce el camino recorrido.

El monitoreo

Desde la Alcaldía Municipal y la Secretaria de transito se realizara seguimiento a las actividades, estrategias y compromisos adoptados por los establecimientos comerciales.

Las actividades de monitoreo se realizan durante todo el periodo de ejecución del plan, sirven para identificar a tiempo los logros, oportunidades, debilidades y amenazas que se están presentando de manera que se faciliten los ajustes al proyecto y se direccionen algunas labores.

La evaluación

La evaluación es una observación más integral y sirve para entender si el plan cumplió con las metas planteadas. Sin embargo, a pesar de las diferencias, se trata de dos caras de la misma moneda. Ambas actividades están orientadas a aprender de la experiencia pasada, mejorar la formulación y la ejecución de nuevas acciones y reorientar las programaciones futuras.

Qué se puede hacer para realizar seguimiento y evaluación al Plan:

Una manera de hacer seguimiento es realizar encuestas periódicas con sus clientes, las cuales permitirán conocer la manera en que está siendo percibido el establecimiento y al comparar unas con otras podrán observar si ha mejorado la opinión y en general, si las condiciones del establecimiento favorecen o no el consumo responsable de alcohol.

Otra estrategia útil para realizar un seguimiento permanente es generar espacios de reunión o discusión honesta con los empleados para retroalimentar los avances del Plan.

Para realizar un ejercicio de evaluación riguroso, estas labores deber ser complementadas con la formulación de indicadores a partir de las acciones definidas en el Plan. Los indicadores permiten medir o comparar los resultados efectivamente obtenidos, en la ejecución de las estrategias y acciones propuestas.

Algunos ejemplos de indicadores que pueden servir de guía para sus planes.

Estrategia Acciones Plazo Responsable Indicador
Capacitaciones dirigidas al personal del establecimiento.
Mecanismos dirigidos a evitar la conducción bajo efecto del alcohol.

Diseño de un plan de capacitaciones anual
Capacitación sobre mitos y realidades del alcohol.
Capacitación en manejo de emergencias y primeros auxilios.
Diseño e impresión de un distintivo para los conductores elegidos (500 corona de papel).
Entrega de la corona de papel a los conductores elegidos.
% de personal capacitado (número de personas formadas / total personal).
Coronas de papel impresas.
Número de distintivos entregados por noche.

Que hacer.

Estrategias para evitar el ingreso de menores de edad a los establecimientos y el suministro o venta de bebidas alcohólicas

Prevención, detección y manejo de incidentes relacionados con la intoxicación como resultado del consumo excesivo de alcohol.

Emisión de mensajes para advertir sobre los riegos de la conducción bajo efectos del alcohol y recordar la alianza con la empresa de taxis.

Diseño de un protocolo con roles y responsables para evitar el ingreso de menores.

Socialización del protocolo de prevención.

Definir roles en caso de emergencia:
Responsables de prestar primeros auxilios en caso de intoxicación u otras emergencias; personas encargadas de datos de contactos: policía, emergencias, bomberos, etc.
Ampliar la carta de comida, incluir bebidas sin licor.
Propuesta de actividades para diversificar la oferta nocturna.

Frente al monitoreo, seguimiento y evaluación del Plan, se recomienda:

Socialización de la propuesta con la participación del propietario.
 Programar el seguimiento conforme a plazos definidos y contar con la participación de los encargados de cada acción.

 Compartir en equipo el análisis de la información resultante del seguimiento y la evaluación.

 Destinar recursos específicos a las actividades y su seguimiento.

La página del Ministerio de Salud y Protección Social cuenta con un espacio destinado a difundir información útil relacionada con el consumo de alcohol.

www.minsalud.gov.co

A continuación encontrará las páginas web de algunas de las instituciones que ofrecen información útil, sobre los efectos del consumo de alcohol y cómo promover su consumo responsable:

http://energycontrol.org/infodrogas/alcohol.html
http://www.inteligenciavial.com/
http://www.lascarasdelalcohol.com/go.aspx?p=adolescentes/demuestra

https://www.drinkaware.co.uk/
http://www.consentidos.org/2010/

BIBLIOGRAFIA

GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES ESTRATÉGICOS PARA LA PROMOCIÓN DEL CONSUMO RESPONSABLE DE ALCOHOL

Según lo contemplado en el Artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y en el Decreto 2851 de 2013

Ministerio de Salud y Protección Social

Fecha	Versión	Descripción
2/07/2025	01	Creación documental Ley 1503 de 2011

Elaboró	Revisó	Aprobó
Nombre(s): Eliana Ruiz	Nombre(s): Mónica Montes	Nombre(s): Oscar Calao
Firma(s): 	Firma(s):	Firma(s):
Cargo: Rep legal FUNTECOL	Cargo: Secretaria De Transito	Cargo: Alcalde Municipal de La Apartada - Córdoba


Trabajo
Orden
Justicia
La Apartada

Plan Local de Seguridad Vial

2025 – 2027

Documento técnico de soporte

La Apartada - Córdoba

Alcalde Municipal:

OSCAR MIGUEL CALAO LOPEZ

Contenido

Siglas y acrónimos 4
Antecedentes 6
Justificación 16
Marco conceptual 19
Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro en Colombia 25
El Plan Local de Seguridad Vial 2022 – 2027 31
Objetivo y meta 33
Estructura del PLSV 2023 - 2027 34
Diagnóstico y estrategia Local para la seguridad vial 36
Diagnóstico y estrategias por áreas de acción 55
Velocidades seguras 55
Vehículos seguros 61
Infraestructura vial segura 78
Comportamiento seguro enlos actores viales 103
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridadvial 122
Atención integral a víctimasde siniestros viales 136
Gobernanza 116
Incorporación y articulación de laseguridad vial en las políticas públicas Municipales 119
Gestión del conocimiento 129
Actores viales más vulnerables 138
Caracterización y estrategia territorial para la seguridad vial 145
Región Caribe 150
Departamento de Córdoba 185
Municipio de La apartada 192
Seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial 191
Indicadores de producto y metas asociadas 202
Presupuesto 205
Referencias 215

Siglas y acrónimos

ABS	Sistema Antibloqueo deFrenos, por sus siglas eninglés Antilock Braking System
ANI	Agencia Nacional deInfraestructura
ANSV	Agencia Nacional deSeguridad Vial
ASOCDA	Asociación Nacional deCentros de DiagnósticoAutomotor
BID	Banco Interamericano deDesarrollo
CDA	Centros de DiagnósticoAutomotor
CEA	Centro de EnseñanzaAutomotriz
CESU	Consejo Nacional deEducación Superior
CGR	Contraloría General de laRepública
CNC	Centro Nacional deConsultoría
CONPES	Consejo de PolíticaEconómica y Social
CRUE	Centros Reguladores de Atención de las Urgenciasy Emergencias
DANE	Departamento Administrativo Nacionalde Estadísticas
DGT	Dirección General delTráfico
DIAN	Dirección de Impuestos yAduanas Nacionales
DITRA	Dirección de Tránsitoy Transporte - PolicíaNacional
DNP	Departamento Nacionalde Planeación
Fasecolda	Federación deAseguradores Colombianos
Fedemoto	Federación Colombiana de Motociclismo.
Fedetranscarga	Federación de Empresarios del Transporte de Carga
FIT	Foro Internacional deTransporte
INMLCF	Instituto Nacional de Medicina Legal y CienciasForenses
Invías	Instituto Nacional de Vías
IPAT	Informe Policial de Accidentes de Tránsito
IRTAD	Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial, por su nombre en Inglés International Traffic SafetyData and Analisys Group
MAI	Mesas de ArticulaciónInstitucional
Min Transporte	Ministerio de Transporte
Min Deporte	Ministerio del Deporte
NNA	Niños niñas yadolescentes
NTC	Norma TécnicaColombiana
NUSE	Número Único de Seguridad y Emergencias
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

ODS Objetivos de DesarrolloSostenible

OISEVI Observatorio Iberoamericano deSeguridad Vial

OMS Organización Mundial dela Salud

ONSV Observatorio Nacional deSeguridad Vial

ONU Organización de lasNaciones Unidas

OPS Organización Panamericana de la Salud

PESV Planes Estratégicos deSeguridad Vial

PIB Producto Interno bruto

PMT Planes de Manejo deTránsito

PNSV Plan Nacional deSeguridad Vial

Prolicores Asociación de Productores Internacionales de Licores

ROT Red de Observatorios Territoriales de SeguridadVial

RTM Revisión técnico- mecánica y de emisionescontaminantes

RUNT Registro Único NacionalAutomotor

PLSV Plan Local de Seguridad Vial

SEM Sistema de EmergenciasMédicas

SIES Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad

SIMIT Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones sobreInfracciones de Tránsito

SIRAS Reporte de Atencionesen Salud a Víctimas deAccidentes de Tránsito

SOAT Seguro Obligatorio deAccidentes de Tránsito

TIC Tecnologías de la información y la comunicación

Antecedentes

Seguridad vial en el mundo

La pérdida anual de cerca de 1,35 millones devidas en las vías ha visibilizado la siniestralidadvial como partícipe de los daños generados a la salud pública y al desarrollo mundial, en especial, en los países de bajos y medianos ingresos. Esta situación fue evidenciada en el Informe mundial sobre prevención de lostraumatismos causados por el tránsito, en el cual la Organización Mundial de la Salud(OMS) señala que las lesiones generadas en siniestros viales son inaceptables y evitables(OMS, 2004).

En virtud de lo anterior, y con el fin de atender esta problemática, dicha organizaciónidentificó la necesidad de reconocer la vulnerabilidad del cuerpo humano, la falibilidad inherente a los seres humanos y lacorresponsabilidad de diferentes agentes en la seguridad vial.

Al respecto, el citado documento destaca que la adopción de un enfoque sistémico enmarcado en las anteriores consideraciones,así como en acciones enfocadas en el entorno, vehículos y actores viales fue el soporte de algunos países para alcanzar reducciones drásticas en el número de víctimas. Así las cosas, dicho informe emite recomendaciones basadas en estasexperiencias con el fin de reducir los impactos negativos ocasionados por la siniestralidad vial (OMS, 2004).

La importancia de esta problemática se reitera en el año 2009 a partir del pronósticorealizado por la OMS, que prevé que para el 2030, las muertes por traumatismos en siniestros viales pasarían de ser la décima causa a ser la quinta causa de mortalidad. Lo anterior, en el marco del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es horade pasar a la acción, evaluación integral en la que la OMS expone los avances logrados envirtud de las recomendaciones emitidas en elaño 2004 (OMS, 2009).

Si bien, se evidenció un creciente interés enla seguridad vial por parte de los gobiernos, la inatención, por parte de algunos países, deelementos fundamentales como la gestión de la velocidad, el uso del casco, el uso del cinturón de seguridad, el consumo de alcohol, así como debilidades institucionales y limitaciones en los datos, evidenció la necesidad de implementar esfuerzos mayoresen la materia (OMS, 2009).

Es así, como en el año 2010, la Asamblea General de Naciones Unidas proclama el periodo 2011 - 2020 como el Decenio de acción para la seguridad vial con el objetivo de reducir las cifras de fallecimientos en siniestros viales. Con este fin, solicita a la OMS la preparación de un plan de acción del decenio para orientar a los países en laconsecución del objetivo.

1 Resolución 74/299 del 2020 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

2 La Ley 769 de 2002, define accidentes de tránsito. Adicionalmente, dada la adopción del enfoque Sistema Seguro, así como el enfoque visión cero, el presente documento utiliza la expresión «siniestro vial» ya que esta refleja la concepción incorporada en dichos enfoques, reforzando la idea de que los eventos en las vías son prevenibles.

3 Resolución 64/255 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

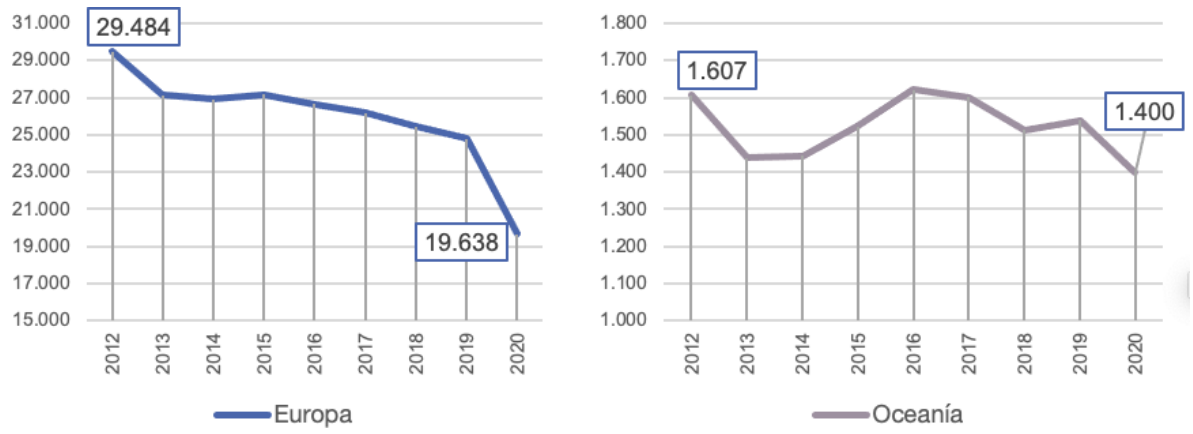
Dicho plan fue promulgado en el 2011 y con base en el enfoque denominado Sistema Seguro, detallado más adelante, se plantearonacciones orientadas el desarrollo de un sistema adaptado al error de las personas y a la vulnerabilidad del cuerpo humano. Con este fin, se instó a los países a trabajar en los pilares de gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, vehículos y usuariosde vías más seguros y respuesta tras los siniestros.

Esta necesidad de proteger a los actoresviales fue respaldada por la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible a través dela cual se definen 17 objetivos y 169 metas que tienen como fin velar porque todos los seres humanos puedan disfrutar de una vida próspera y plena. Así, en materia de seguridadvial, el objetivo de desarrollo sostenible número 3 busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos, para lo cual planteó reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros viales para el año 2020.

Posteriormente, la Nueva Agenda Urbana reafirmó los anteriores compromisos con la siniestralidad vial al instar a los gobiernosa adoptar medidas para la seguridad vial enla planificación de infraestructura para la movilidad, con el fin de cumplir el objetivo de lograr ciudades y asentamientos dondelas personas puedan gozar de sus derechosy oportunidades. Así mismo, promueve la adopción del enfoque Sistema Seguro con especial énfasis en mujeres, jóvenes, niños yniñas, personas de edad y en condición dediscapacidad.

Los anteriores esfuerzos han llevado a algunos países a adoptar medidas eficientes en la protección de la vida de los actores viales, convirtiendo a la región europea y de Oceanía en referentes de seguridad vial por lareducción en las cifras (Ilustración).

Ilustración. Número de víctimas fatales como consecuencia de siniestros vialesen Europa y Oceanía[6] (2012 — 2020)



Fuente: ANSV a partir de (Foro Internacional de Transporte) y (Comisión Europea, 2021)

4 Resolución 70/1 del 2015 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Transformar nuestro mundo: la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

5 Resolución 71/256 de 2016 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Nueva agenda urbana.

6 Cifras para Australia y Nueva Zelanda.

A pesar de los anteriores avances en políticapública, las muertes y lesiones continúan siendo un importante problema de desarrolloy salud con grandes consecuencias sociales y económicas. Así, en el año 2019 las lesiones por siniestros viales correspondieron a la séptima causa de defunción en países de bajos ingresos, en los cuales, la tasa de mortalidad asociada a la siniestralidad vial es tres veces mayor a la presentada en los paísesde altos ingresos (OMS, 2020).

De acuerdo con el Banco Mundial, «el aumento de los ingresos en muchos países en desarrollo ha dado lugar a una acelerada motorización, pero la gestión y lasregulaciones en materia de seguridad vial no han avanzado al mismo ritmo» (Banco Mundial, 2018).

De acuerdo con la OMS, en dicho periodo perdieron la vida más de 115.000 adolescentes en siniestros viales. Al respecto,en la región de América estos siniestros sonla segunda causa de muerte en jóvenes de 15 a24 años (Organización Panamericana de la Salud, 2019).

Esta realidad fue reconocida y analizada enla Tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial, escenario en el cual los países coinciden en que el objetivo de desarrollo sostenible de seguridad vial solo puede lograrse a través de un mayor liderazgonacional, aplicación de estrategias basadas en evidencias y la participación de todos losactores relevantes, incluido el sector privado.

En esta conferencia se proclama la Declaración de Estocolmo a través de la cual se exhorta a los estados miembros a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50 % entre el 2020 y 2030 deconformidad con el objetivo de desarrollo sostenible número 3. Entre otros aspectos, pide a los gobiernos asegurar el compromiso al más alto nivel político, establecer planes deacción regionales, nacionales y sub nacionales para la seguridad vial e incluir el enfoque Sistema Seguro como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de calles, la planificación del sistema de transportey la gobernanza mediante los siguientes elementos:

- Fortalecimiento de la capacidad institucional respecto a las leyes y su aplicación
- Seguridad de los vehículos
- Mejoras de la infraestructura
- Transporte público
- Atención después de siniestros
- Datos.

Aunado a lo anterior, resuelve mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar los excesos de velocidad,para lo cual señala que esta gestión es vital para reducir el número de víctimas. Así mismo, pide asegurar normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad vial para todos los actores viales.

7 Adoptada mediante Resolución 74/299 del 2020 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Mejora-miento de la Seguridad vial en el mundo.

En virtud de la anterior Declaración, el periodo 2021-2030 es proclamado como el Segundo decenio de acción para la seguridad vial y se insta a la adopción de medidas para alcanzar en este decenio la meta de desarrollo sostenible, es decir, reducir en por lo menos el 50 % las muertes y lesionesgraves causadas por siniestros viales.

Al respecto, la OMS, a través del Planmundial para el decenio de acción de la seguridad vial 2021 – 2030 identificó acciones y mejores prácticas para prevenir los traumatismos causados por la siniestralidad vial. En general, este documentorecomienda a los países desarrollar acciones en materia de ordenamiento territorial, infraestructura vial segura, seguridad del vehículo, comportamiento seguro y atención postsiniestro a las víctimas.

Así mismo, reconoce la importancia de la investigación y la recopilación y análisis de datos, e identifica los siguientes requisitos para la implementación del enfoque sistemaseguro: financiación, marco legal que contribuya a la seguridad vial, en especial, la armonización con los convenciones y acuerdos de Naciones Unidas, gestión de lavelocidad, fomento de la capacidad de los profesionales de seguridad vial, perspectiva de género en la planificación del transportey adaptación de tecnologías al sistema de seguridad.

La seguridad vial en Colombia

En nuestro país, la Constitución Política de 1991 reconoce como fin esencial del Estado promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechosallí consagrados, de tal forma que, entre otros aspectos, establece como deber de las autoridades proteger la vida de todas las personas residentes en Colombia.

En atención a este precepto constitucional, laseguridad de las personas se instauró como una prioridad esencial del sector transporte,siendo obligación de las autoridades de tránsito velar por el cumplimiento de este mandato. Así, las normas que regulan la circulación de los actores viales fueron definidas en consideración de la seguridad delos actores viales.

A pesar de la especial consideración otorgadaa la seguridad a través de las normas orientadoras del sector transporte, en el año 2011 se identifica la siniestralidad vial como la primera causa de muerte entre los niños de 5y 14 años y como la segunda causa de muertede los adultos entre los 15 y 44 años. En dicho periodo, se evidencia con preocupaciónel incremento en el fallecimiento de los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (DNP, 2011).

8 Resolución 74/299 del 2020 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

9 Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030. 2021. Disponible en https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_30&download=true

10 Artículo 2 Ley 105 de 1993 «Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones». Artículo 2 Ley 336 de 1996 «Estatuto general del transporte».

11 Artículo 7 Ley 769 de 2002 «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones».

12 Artículo 1 Ley 769 de 2022 «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones».

13 Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014. Prosperidad para todos.

Ante esta problemática, Colombia avanza enla protección de la vida con la adopción de la seguridad vial como una política de Estado que debe trascender los planes y programas de los periodos gubernamentales. Para esto, define una estrategia que incorpora el diseño y construcción de infraestructura bajo criterios mínimos de seguridad, operación de vehículos con estándares de seguridad y el comportamiento seguro de los actores viales(DNP, 2011).

Esta estrategia se concreta a través del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 (PNSV) el cual, al reconocer la vida comovalor máximo, incorpora acciones enfocadasen su protección y respeto. De forma particular, establece que la implementaciónde las acciones del PNSV debe considerar el error humano con el fin de salvaguardar la vida, es decir, implementar un sistema perdonador.

La meta planteada en dicho documento fue la reducción del número de víctimas fatales en un 26 %, esto es, llegar a la cifrade 4.224 personas fallecidas en siniestros viales para el año 2021, meta que, tal y comose expone en el diagnóstico, no fue posible alcanzar. Con este propósito, se definieron cinco pilares estratégicos sobre los cuales se concentrarían los esfuerzos en seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación a víctimas,infraestructura y vehículos.

Al respecto, la implementación del PNSV 2011 – 2021 alcanzó el 63,1 %, de acuerdo con el reporte de las entidades responsablesdel desarrollo de acciones a nivel nacional, con corte a diciembre de 2021. Como logros de dicho plan es posible destacar lasmejoras en mecanismos de coordinación enel sector y en el diálogo con otros actores estatales y no estatales. Así mismo, se resaltanintervenciones en territorio exitosas, como el programa “Pequeñas Grandes Obras”, cuya evaluación evidenció un impacto positivo en la reducción de la siniestralidad, la generaciónde capacidades en territorio y la dotación de infraestructura en puntos críticos.

En el año 2013, a través de la Ley 1682 de2013, la seguridad es definida como una característica que debe estar presente en lainfraestructura de transporte, de tal forma que la mencionada ley dispone que dicha infraestructura debe atender a criterios de seguridad y a la visión de cero muertes en siniestros viales.

En este mismo año, se da un avance en el país determinante en la materia: la creaciónde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial. Al respecto, la Ley 1702 de 2013 crea esta entidad y le asigna como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en las vías del territorionacional.

14 Adoptado mediante Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte «Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016» y ajustado mediante Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte «Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones».

15 Ley 1682 de 2013 «Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias».

16 Ley 1702 de 2013 «Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones».

Esta ley incorpora disposiciones adicionales enmarcadas en el propósito de combatir la siniestralidad vial. Así, entre otros aspectos, regula el Comité Operativo como instancia de articulación y coordinación de acciones entre entidades del sector transporte, los consejos territoriales como ámbitos de concertación entre el nivel local y nacional, elConsejo Consultivo de Seguridad Vial como órgano propositivo, de debate y de alineacióny el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) como instancia encargada dediagnosticar, analizar e investigar políticas, planes y estrategias de seguridad vial. Posteriormente, en el año 2015, el país define una estrategia enfocada en la reducción de la siniestralidad vial, a partir deacciones dirigidas a la educación y control en el cumplimiento de normas de tránsito, mecanismos de control de vehículos, auditorías de seguridad vial, control y sanciónpor parte de las autoridades de tránsito y tarifas de seguros de accidentes de tránsito acordes con la participación en las cifras de siniestralidad. Así mismo, se reconoce los sistemas inteligentes de transporte como elementos necesarios para reducir lasiniestralidad (DNP, 2015).

La importancia de la seguridad vial es reiterada por el Gobierno nacional, quien, ante las cifras de siniestralidad identificadashasta el año 2017, define como objetivo del Plan Nacional de Desarrollo 2018 — 2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, la mejora de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

Este objetivo contempla diversas accionespara gestionar la seguridad, entre las que se encuentra la actualización del actual PNSV, la aplicación de mejores prácticas en materia de regulación técnica vehicular,la adopción de especificaciones en materiade seguridad vial para la infraestructura carretera, el fortalecimiento del sistema devigilancia en salud pública, la promoción del adecuado ejercicio de vigilancia y control, la actualización e implementación del modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción,entre otros. Las anteriores acciones encaminadas a la reducción del 21 % de los fallecidos en siniestros viales para el año 2022, esto es, pasar de 6.718 fallecimientos enel año 2017 a 5.320.

En virtud de lo anterior, la Ley 1955 de 2019 a través de su artículo 96 insta a los municipios, distritos y áreas metropolitanasa formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible y segura, los cuales deben estar enmarcados en los objetivos de desarrollo sostenible. Al respecto, estos documentos de planeación deberán permitir el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad a partir de la gestión de la seguridad vial y la protección de la integridad de los usuarios.

17 Departamento Nacional de Planeación. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018. Todos por un nuevo país.
18 Departamento Nacional de Planeación. Plan Nacional de Desarrollo 2018-2020: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad. 2019. Bogotá D.C.
19 Ley 1955 de 2019 «Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad».

Aunado a lo anterior, en el año 2019, se suscribe, con el Comité Empresarialde Seguridad Vial, el Gran Pacto por la Seguridad Vial, así como el Pacto por la Seguridad Vial de Ciclistas, suscrito con representantes de estos actores viales. Eneste mismo periodo, se suscribe el Pacto por la Seguridad vial de niños, niñas y adolescentes a través del cual se establecenacuerdos en torno a la ejecución de accionesen pro de la seguridad de esta población desde y hacia sus hogares y establecimientos educativos.

La búsqueda del bienestar social y el crecimiento económico de las ciudades colombianas propició la formulación de lineamientos para la gestión integral de lamovilidad urbana y regional. Al respecto,la Política nacional de movilidad urbana y regional considera la reducción de la siniestralidad vial como elemento necesariopara fortalecer la calidad de la movilidad.

En este sentido, dicha política de movilidad establece como línea de acción la reducciónde muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial enfocada en tres principalesacciones: (i) análisis de conductas contra la seguridad vial por parte de los actores viales, estándares técnicos de seguridad vial y mecanismos de evaluación idóneos paraautorizar el ejercicio de conducción.

Finalmente, en 2021, Colombia suscribe el Pacto Territorial por la Seguridad Vial en Colombia, con el cual se establecen acuerdosen torno a la ejecución de acciones en pro de la seguridad vial de los actores más vulnerables y a la promoción de alternativaspara un transporte seguro de todos los actores viales.

Justificación

La anterior revisión de los esfuerzos de política pública realizados en los últimos años evidencia la importante dimensión que en la agenda internacional y nacional ha tomado la seguridad vial. No obstante, como se detallarámás adelante, aún persisten dificultades que afectan la protección de la vida e integridad de los actores viales.

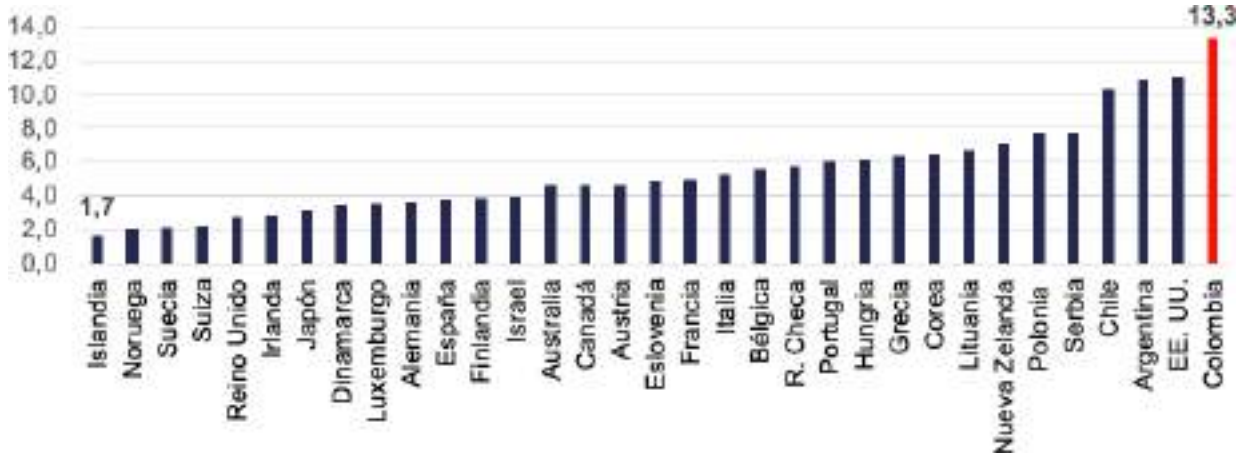
Al respecto, al contrastar la situación nacional con las cifras disponibles para lospaíses de Europa, América y Oceanía se evidencia el reto del país en relación con lareducción de vidas pérdidas en las vías.

20 Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte: «por la cual se reglamentan los planes de movilidad sostenible y segura, para municipios, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones».

21 El Pacto por la Seguridad vial de niños, niñas y adolescentes es firmado por el enviado especial del secretario general de las Naciones Unidas para la seguridad vial, Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Salud y Protección Social, Policía Nacional, Departamento de Planeación Nacional y el Comité Empresarial de Seguridad Vial.

22 Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3991. Política nacional de movilidad urbana y regional. 2020.

Ilustración. Fallecimientos en siniestros viales por cada 100.000 personas enEu-ropa y en Colombia, 2019



Fuente: (Foro Internacional de Transporte)

Esta problemática deriva en afectacionesal bienestar y desarrollo de los habitantesde nuestro país, entre otros aspectos, porel sufrimiento emocional asociado a las lesiones graves o fatales de los siniestros y las afectaciones a la vida familiar, en sociedad y productividad. De acuerdo con la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), el costo anual de la siniestralidad vial en Colombia podría ser cercano a los 3,6billones de pesos (Fasecolda, 2018).

Al respecto, a pesar de que el país ha avanzado en la consideración del enfoquesistema seguro en la gestión de la seguridad vial, en la actualidad, se carecede una adopción explícita de este enfoqueque oriente el actuar de los diferentes corresponsables en la materia. Así mismo,se evidencia debilidad en la comprensióny atención de factores determinantes en la prevención de lesiones graves y fatales como son la gestión de la velocidad y el cumplimiento de normas.

Aunado a lo anterior, en materia de comportamiento, infraestructura, vehículos, atención a víctimas y gestión institucional, se evidencia la ausencia de buenas prácticasinternacionales, reconocidas a nivel mundial por ser efectivas en la reducción de lesionados y fallecidos en las vías. Así mismo, se identifican retos en la obtención, procesamiento y divulgación de datos e investigación, aspecto determinante para soportar la planeación, diseño, implementación y evaluación de programas de seguridad vial.

Ante esto, y dada la dificultad de alcanzarlas metas planteadas en años anteriores, se requiere una política que adopte un enfoque integral de seguridad vial orientado a la protección del ser humanoy al reconocimiento y consideración de su vulnerabilidad. Esta política requiere ser materializada a través de un plan de acción enfocado en avanzar y aportar al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible ratificado a través de la Declaración de Estocolmo, esto es, reducir en un 50 % los fallecimientos producidos por la siniestralidad vial.

Marco conceptual

Proteger la vida y la salud de los actores viales demanda una mejor comprensión de la problemática de la siniestralidad vial ylos factores que la ocasionan, así como de las relaciones de tipo económico, social y productivo que los condicionan. Frente a esta relación, la OMS ha llamado la atenciónsobre el impacto que tienen en la salud las circunstancias en que las personas crecen, trabajan, viven o envejecen, las cuales puedenexplicar el nivel de exposición a riesgos que afectan la salud de los individuos (García Ramírez & Vélez Álvarez, 2017).

El abordaje de estas circunstancias conocidas como determinantes sociales de la salud, al ser condiciones que influyen en la posibilidadde tener un completo bienestar físico, mental y social, se convierte en una labor fundamental para mejorar la salud de la población (De la Guardia & Ruvalcaba, 2020).

En virtud de lo anterior, es preciso comprender que las lesiones en las vías tienen un origen multicausal relacionado con determinantes sociales como las condiciones materiales del entorno, es decir,los elementos del ambiente físico en que se desarrollan las personas (p. ej. infraestructuravial, vehículos, urbanismo y ordenamiento territorial), el contexto psicosocial (p. ej. conductas y comportamientos de los actores viales durante el tránsito) y el sistema sanitario (p. ej. la accesibilidad) (Asociación MédicaMundial, 2017).

En reconocimiento de esto, diversos países han avanzado hacia un enfoque denominado Sistema Seguro, el cual propende por la identificación y gestión de los diferentes factores de riesgo a los que se exponen los actores viales. Este enfoque reconoce la falibilidad y vulnerabilidad del ser humano y la necesidad imperante de resguardar a las personas de sufrir lesiones graves o fatales ensiniestros viales, a partir de la premisa de queestas lesiones son evitables (World ResourcesInstitute, 2018).

Sistema Seguro: ningún fallecimiento o lesión grave en las víases aceptable

El enfoque Sistema Seguro representa uncambio frente al abordaje tradicional de la seguridad vial, el cual está basado en laobservación del siniestro y considera que el comportamiento humano es la principalcausa de las colisiones y, por lo tanto, la responsabilidad de la siniestralidad recae sobre los actores viales (World ResourcesInstitute, 2018). Bajo esta perspectiva tradicional, las estrategias se centran en la modificación del comportamiento de los actores viales, lo cual, aunado al desconocimiento de las múltiples causas que originan los siniestros, dificulta las reducciones en las afectaciones generadas por estos (Foro Internacional de Transporte,2017).

23 Entendido como la probabilidad de ocurrencia de un suceso con la capacidad de ocasionar un daño físico, mental y/o emocional a un actor vial, ante la falla o respuesta inadecuada de los elementos que constituyen el Sistema Seguro, ante un error involuntario del actor. El nivel de riesgo lo determinan la exposición del actor o el tiempo de permanencia del actor bajo determinadas condiciones de operación de los elementos de Sistema Seguro. La intensidad del daño la determina la capacidad del actor vial para asimilar la energía cinética que se libere en una colisión. En este caso la principal variable de la intensidad del siniestro es la velocidad que desarrolla el actor vial o elobjeto de choque de este.

En consideración de estas debilidades, durante la última década del siglo XX, se implementó en Europa el enfoque SistemaSeguro el cual, al centrar su foco en la vulnerabilidad del actor vial, parte de la premisa que ningún ser humano debe perderla vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Así las cosas, un Sistema Seguro promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesionesgraves en siniestros viales son evitables (Foro Internacional de Transporte, 2017).

Tabla. Principales diferencias entre el enfoque tradicional y Sistema Seguro

Aspecto	Enfoque tradicional	Enfoque Sistema Seguro
El problema	Los siniestros viales	Víctimas fatales y heridos graves
El enfoque	Reactivo ante los siniestros	Proactivo y sistemático que identifica y gestiona los factores de riesgo o circunstancias determinantes de las lesiones.
La causa del problema	Comportamiento de los actores viales	La fragilidad y vulnerabilidad de los actores viales. La gestión de los riesgos y determinantes sociales. La falibilidad del ser humano.
El responsable del problema	El actor vial	Responsabilidad compartida entre diseñadores, implementadores del sistema, sector privado y actores viales
El objetivo	Prevenir y atender los siniestros viales	Cero víctimas fatales y cero heridos graves

Fuente: ANSV a partir de (World Resources Institute, 2018), (Tabasso, S.F.) y (Foro Internacional de Transporte, 2017).

Sobre este fundamento, Sistema Seguro considera cuatro principios que guían la planificación e implementación de estrategiaspara una movilidad segura (Toward Zero Foundation):

Principio 1: El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales Sistema Seguro parte de una premisa realistaque reconoce la inviabilidad de eliminar el error humano, la impredecibilidad del actuarde las personas y, por lo tanto, la necesidad de anticiparse a comportamientos insegurosen la vía (Foro Internacional de Transporte, 2008). Bajo este enfoque, en un sistema indulgentese dispone de elementos que reducen la probabilidad de ocurrencia del error humanoy, en caso de que el error se produzca, que protejan a las personas involucradas en el siniestro para evitar lesiones graves o fatales (Instituto Mexicano de Transporte, 2016).

Principio 2: El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energíasliberadas en un siniestro. Un Sistema Seguro considera la vulnerabilidadde las personas al reducir la probabilidad de siniestros en los cuales las energías liberadas son intolerables por el cuerpo. (Instituto de Ingenieros de Transporte, s.f.).

Semejanza de una colisión en unsiniestro vial con una caída libre



Fuente: (DGT, 2017)

Al respecto, en materia de seguridad vial, lavelocidad se convierte en el principal factorde riesgo para el ser humano, pues además de incrementar la posibilidad de ocurrenciade siniestros por cuenta de la reducción del campo de visión del conductor, incideen la magnitud de las lesiones generadas.

Lo anterior, obedece a la energía cinética liberada y absorbida por los actores involucrados en el siniestro, dado que, a mayores velocidades se liberan mayores energías (Organización Panamericana de la Salud, 2017).

De acuerdo con lo anterior, este enfoque reconoce la necesidad de articular las velocidades de operación con las necesidadesde movilización, la calidad de las vías, las características de los vehículos y el riesgo de fallecimiento o lesión (Foro Internacional deTransporte, 2017).

Principio 3: La seguridad vial es unaresponsabilidad compartida Sistema Seguro reconoce que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre sector público, privado y sociedad civil. En este sentido, todas las personas que contribuyan a planear e implementar los elementos del sistema (planeadores, ingenieros, legisladores, profesionales del áreade la salud, personal de control, entre otros) deben trabajar en conjunto para reducir la ocurrencia de siniestros viales y sus impactos (World Resources Institute, 2018).

Por su parte, a los actores viales les corresponde el uso adecuado de los elementos destinados a la movilización, independiente del medio que utilice para sus desplazamientos. Esta responsabilidad se manifiesta principalmente con el deber de cumplir las normas definidas por las autoridades para el ejercicio de la movilidad(Brake: The Road Safety Charity, 2015).

Principio 4: Proactividad en la gestión de la seguridad vial Bajo el enfoque sistema seguro, se identificany analizan los distintos factores que, en el ejercicio de la movilidad, pueden representarun riesgo para la vida y salud de los actores viales, de tal forma que, de forma preventiva,se planean e implementan las acciones requeridas para la mitigación del riesgo. En este sentido, se busca que «todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones»(OMS, 2021).

Principio 5: Interacción dinámica de los elementos de un Sistema Seguro para aumentar la protección de los actores viales «Sistema Seguro reconoce la seguridad vial como el resultado de la interacción de muchos componentes que forman un sistemadinámico que influye en la manera en que las personas se desplazan y comportan en las vías» (World Resources Institute, 2018). De acuerdo con lo anterior, se requiere un conjunto sistémico e integral de medidas, por ello, este enfoque reconoce los efectos positivos de diferentes acciones y además lasintegra de tal forma que cada medida está diseñada para maximizar los efectos de lasdemás (World Resources Institute, 2018).

Así las cosas, en el enfoque Sistema Seguro,las acciones de educación, vigilancia, control y atención de las víctimas conservansu relevancia, pues como se expone más adelante, este enfoque reconoce la responsabilidad de los actores viales en la seguridad vial y la necesidad de ofrecer unarespuesta efectiva para la protección de lavida ante la ocurrencia de un siniestro.

En este sentido, la integralidad del enfoque Sistema Seguro radica en la disposición de múltiples estrategias, de tal forma que, si una de ellas falla, la vida e integridad de losactores viales siempre estará protegida (ForoInternacional de Transporte, 2017).

24 A 40 km/hora, el ángulo de visión del conductor es de 100o, en tanto que al aumentar la velocidad a 100 km/hora el ángulo de visión se reduce a 45o (Invías, 2020)

Ilustración. Visión integral del enfoque Sistema Seguro



Fuente: Construcción ANSV a partir de (Foro Internacional de Transporte, 2017).

De acuerdo con lo anterior, el enfoque Sistema Seguro implica la gestión de los factores de riesgo, es decir, requiere identificar los aspectos que tienen el potencial de afectar a los actores viales e implementar acciones para prevenir la ocurrencia del siniestro o mitigar sus efectos. No obstante, ante la probabilidad de materialización del riesgo, también requiere definir acciones para que se brinde atención oportuna y se reduzcan sus impactos (Palacio, Roseri,Munera, Salazar, & Montenegro, 2015).

De esta manera, la dinámica de Sistema Seguro permite que, a través del análisis de la vulnerabilidad de los actores viales, laprobabilidad de falla de los elementos del sistema y la exposición a la que se enfrentanlos actores viales, se identifiquen las causas de los siniestros, su probabilidad de afectación a los involucrados y se diseñen las acciones quelleven a una efectiva protección de la vida.

Así las cosas, este enfoque considera de manera proactiva la mejora continua del sistema, bajo intervenciones integrales que permitan el cumplimiento del objetivo cero fallecimientos derivados de siniestros viales. Lo anterior, a través de la atención de áreas de acción que atiendan los determinantes sociales que se constituyen en factores de riesgo, así como aspectos requeridos para laadopción de un

Sistema Seguro.

Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro en Colombia

Ilustración. Áreas de acción para consolidar el enfoque Sistema Seguro enColombia



Fuente: ANSV a partir de (OMS, 2017) e (Instituto de Recursos Mundiales, 2018).

Velocidades seguras: Velocidades gestionadas en las vías según las necesidadesde movilidad, el medio ambiente, la calidad de la infraestructura, la seguridad de la flotavehicular y el riesgo de fallecimiento o lesióngrave (Foro Internacional de Transporte, 2017).

En este sentido, las velocidades seguras responden al establecimiento de los límites develocidad, así como a la gestión realizada porlos tomadores de decisión para controlarla, teniendo en cuenta las interacciones entre el vehículo, el medio ambiente, la infraestructuray la vulnerabilidad del cuerpo humano, de tal forma que se ajusten el comportamiento de los conductores de acuerdo con su entorno (Organización Panamericana de la Salud, 2017).

En concordancia con lo anterior, los retos asociados a la velocidad se materializan conel tránsito de actores viales a velocidades excesivas o inadecuadas. La velocidad excesivaes la movilización de vehículos por encima delos límites de velocidad establecidos, mientrasque la velocidad inadecuada es aquella que, aun dentro de los límites definidos, es insegura por las condiciones que imperan en la vía

y en su entorno (Organización parala Cooperación y el Desarrollo Económicos,2006).

Teniendo en cuenta lo anterior, un SistemaSeguro implica gestionar la velocidad mediante la definición de estrategias y medidas integrales orientadas a reducir el problema de velocidades excesivas o inadecuadas en vías urbanas y rurales del paísy a proteger la vida de los actores viales de acuerdo con las condiciones del entorno.

Lo anterior, a partir de la inclusión en las víasde elementos enfocados a la disminución de la velocidad, la fijación de límites articulados con la función de las vías, la gestión para el cumplimiento de estos, la integración de dispositivos tecnológicos en los vehículos y la sensibilización sobre los riesgos del exceso develocidad.

Vehículos seguros: Vehículos nuevos y en operación equipados con condiciones de seguridad que reducen la probabilidad delesiones graves y fatales a sus ocupantes y demás actores viales.

De esta manera, los vehículos seguros, sussistemas y componentes pueden reducir la probabilidad de lesiones graves o fatalesen un siniestro, bien sea al aumentar la capacidad de los conductores para detectar de forma oportuna la situación de peligro y con ello la posibilidad de controlar el vehículo (seguridad activa) o al reducir la posibilidad de que los actores involucrados en un siniestro vial resulten heridos o con lesiones de gravedad (seguridad pasiva) (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, 2012).

En este sentido, los vehículos segurosconsideran los siguientes aspectos:

»Los vehículos ensamblados, producidos ycomercializados cumplen con requisitos y especificaciones de desempeño con baseen estándares vehiculares.

»Los repuestos utilizados y las intervenciones realizadas permiten mantener a los vehículos en condicionesóptimas de operación y seguridad.

Pruebas integrales para verificar el cumplimiento de las condiciones deseguridad.

Infraestructura vial segura: Infraestructura cuyos espacios permitenque todos los actores viales realicen susdesplazamientos sin que su integridad se pueda ver afectada y cuyo diseño y operación tienen una consideración especial de los actores más vulnerables. Las vías seguras son auto explicativas, es decir, su diseño y sus elementos proporcionan una guía a los actores para tomar las decisiones adecuadas(Foro Internacional de Transporte, 2008).

En este sentido, la infraestructura segura considera de forma adecuada las interacciones actor vial – infraestructura y vehículo – infraestructura cuando contemplalas siguientes características:

»Sus características y elementos favorecenla visibilidad, ofrecen indicaciones claras para orientar la conducción y la toma dedecisiones, permiten realizar maniobras de forma segura, minimizan el riesgo depérdida del control de los vehículos.

»Las características de diseño y operación de la vía se adaptan a las características del entorno (p. ej. presencia de peatones,usuarios de medios de transporte no motorizados, zonas escolares, entre otros).
»Homogeneidad: evitan cambios significativos en las velocidades y en las direcciones de conducción; así mismo, segregan o facilitan el tránsito adecuadode los diferentes tipos de vehículos.
»Previsibilidad: los actores viales pueden predecir las características de las vías sobre las cuales transitan.
»Indulgencia: ante el error humano, sus características o elementos previenen o mitigan lesiones graves o fatales en los actores.

Lo anterior, además de permitir la circulacióncómoda y segura de los actores viales, favorece el desempeño de tecnologías vehiculares dirigidas a la seguridad vial. Al respecto, aspectos como la señalización vial, en especial la demarcación horizontal, los dispositivos de regulación y la consistencia geométrica de las vías, son determinantes para el adecuado funcionamiento de los sistemas de asistencia al conductor que handemostrado alta efectividad en la prevenciónde lesiones graves y fatales por siniestros viales (Padovani Baéz , 2018).

Comportamientos seguros: Actuaciones de los actores viales acordes ala responsabilidad que implica el ejercicio de la movilidad, caracterizada por una formación que promueva aspectos como la concentración y cuidado al hacer uso del sistema de transporte y el respeto a lasnormas de tránsito definidas (Flores, 2012).

Un comportamiento seguro implica una mayor conciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacía los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social parael desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, basada en los siguientes elementos:

»Autocuidado a partir del desarrollo de medidas de protección frente a los factores de riesgo presentes en el ejerciciode la movilidad, es decir, cada actor vial debe tomar decisiones enmarcadasen el propio bienestar con miras a salvaguardarse, condición necesaria para elejercicio de la solidaridad social.
»Conciencia social que implica reconocer que todos los actores tienen derecho al disfrute seguro de la vía.
»Reconocimiento de la vulnerabilidad de losdiferentes actores viales que nos rodean.
»Respeto de las normas y aceptación de lacorresponsabilidad en la seguridad vial.
»Actitudes físicas y sicológicas adecuadas para la realización de los desplazamientos en función del medio de transporte seleccionado y para recibir, procesar y evaluar la información del tránsito y a partir de ella tomar decisiones en pro dela seguridad en los desplazamientos.
»Conocimientos, aptitudes y habilidades necesarias para la realización de los desplazamientos en función del medio detransporte seleccionado.
»Consideración y cortesía con los demás actores de las vías, en especial con aquellos que presentan

mayoresdificultades en la movilidad.

»Participación en el diseño e implementación de acuerdos sociales en torno a la movilidad.

»Preocupación por el estado idóneo de suscondiciones para ejercer determinado rol como actor de la vía, y en caso de aplicar,del estado del vehículo que será utilizadoen dicho rol.

Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial: Corresponde a la observancia y acatamientode las reglas establecidas para el ejercicio deuna movilidad segura por parte de todos losactores corresponsables en la seguridad vial.

Al respecto, una sociedad en la que existe una cultura de cumplimiento es una sociedadcon un mejor desarrollo económico y social (García Villegas, 2009). Por tal razón, con el fin de avanzar hacia dicha cultura, resultan determinantes, entre otros, los siguientes aspectos:

»Conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes que orientan la seguridad vial.

»Estructura organizacional cuyos recursostécnicos, normativos y tecnológicos permitan el ejercicio efectivo de la vigilancia y control, en búsqueda de la prevención de actuaciones que generenriesgos para la movilidad segura.

» Sanciones ante la inobservancia de las normas, enfocadas en la disuasión de comportamientos que atenten contra laseguridad vial.

Atención integral a víctimas: Accionesorientadas a reducir la internalización de los impactos que genera la siniestralidad vialen el actor vial involucrado en el siniestro y en su núcleo familiar. Por lo anterior, su abordaje debe propender por el tratamiento integral de los afectados por siniestros vialesal involucrar los aspectos físicos, psicosocialesy jurídicos derivados de un siniestro con el fin de evitar el deterioro de la calidad de vidade los afectados (Asociación Iberoamericanade Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI),2016).

La atención de víctimas en la implementación de Sistema Seguro considera principalmente los siguientes elementos:

»Identificación y caracterización de las víctimas derivadas de siniestros viales y de su entorno familiar.

»Protocolos seguros para el rescate yatención de personas afectadas en siniestros viales.

»Gestión territorial para el desarrollo de centros de acompañamiento a víctimas.

»Sistema de monitoreo, – reporte y vinculación- de víctimas a programas para verificar su rehabilitación y reincorporación social y económica.

»Reconocimiento de las redes de víctimas orientadas a un mejor entendimiento y superación de dicha condición.

»Integralidad en la atención post siniestrovial, desde el componente psicológico, social y jurídico de la

víctima y su entornofamiliar.

Gobernanza: Formulación, implementación y evaluación de acciones yprocesos que se realizan en búsqueda del incremento de la prosperidad y bienestar de los ciudadanos en torno a un objetivo común y mediante el establecimiento de acuerdos entre los diferentes agentes. Estas acciones se rigen por un conjunto de valores que protegen el interés público, y que están destinadas a detectar de forma anticipada y correcta los problemas y que a su vez permiten la formulación efectiva de políticaspúblicas (OCDE, 2018).

La gobernanza representa las normas, valores y procesos a través de los cuales losasuntos públicos se gestionan de manera transparente, participativa e inclusiva (International Bureau of Education, s.f.). Así las cosas, la gobernanza para un Sistema Seguro considera el ejercicio de las siguientes capacidades (Foro Internacional deTransporte, 2017):

» Fortaleza institucional y liderazgo para orientar procesos por parte del organismo coordinador.

» Modernización y construcción de capacidad institucional, evaluación de desempeño y rendición de cuentas y mejora en la acción interinstitucional en eluso de los recursos públicos, la asignación, priorización, focalización y eficiencia del gasto público, y la ejecución de programasmás efectivos.

» Normas y leyes que apoyan la implementación de las intervenciones.

» Definición clara y explícita de responsabilidades en los diferentes niveles de gobierno frente a la seguridad vial.

» Articulación y coordinación de líneasde política en los diferentes niveles territoriales

» Uso de tecnología e innovación para mejorar la acción pública, el monitoreo y la información.

» Desarrollo de mecanismos de participación de los ciudadanos en la implementación y realización de planes,programas y proyectos.

» Capacidad para promover procesos participativos y lograr consenso con diferentes agentes sociales, minorías, víctimas, poblaciones vulnerables, entreotros.

» Creación y puesta en marcha de políticas e incentivos para promover la corresponsabilidad y participación del sector privado en los planes y proyectos.

» Procesos de decisión, planeación y ejecución participativos con la sociedad.

» Integración de la seguridad vial con otros ámbitos socioeconómicos para maximizar resultados.

» Consenso de apuestas regionales en tornoa un modelo de desarrollo concertado.

» Entendimiento de las particularidades delterritorio y formulación de programas y proyectos que incorporen un enfoque territorial y promuevan la integración delas políticas nacionales y locales.

Gestión de conocimiento: La gestióndel conocimiento tiene como propósito la creación y difusión de datos e información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática (ANSV, 2020) y el logro de la movilización de los diferentes actores sociales para promover una mayor conciencia de su corresponsabilidad (ANSV, 2020).

La gestión del conocimiento en la implementación del enfoque Sistema Seguroconsidera el desarrollo de los siguientes elementos:

» Estándares de calidad en los procesosde captura, transformación y análisis de los datos e información, que permita la toma de decisiones de forma confiable yoportuna para la política pública.

» Análisis de los factores de riesgo a partir de un enfoque interdisciplinario.

» Visibilización de los impactos que generala siniestralidad vial para posicionar esta problemática en la agenda de la políticanacional.

» Investigación de las causas de los siniestros viales como insumo para el diseño de estrategias de prevención y mitigación desus impactos.

» Comunicación de los riesgos e impactos de los siniestros para conseguir una sociedad más consciente de su rol en lossiniestros viales.

» Vinculación de la academia como actor de desarrollo orientado a la investigación y formación de profesionales que se requieren para la formulación, ejecucióny evaluación de las políticas públicas y promover la implementación de losdiferentes componentes del SistemaSeguro.

» Evaluación de los programas y proyectos en torno a la seguridad vial.

El Plan Local de Seguridad Vial 2024 – 2027
La Apartada - Córdoba

La afectación que genera la siniestralidadal goce de derechos fundamentales comola vida y la salud visibiliza la necesidad de que el sector público, privado y sociedad civil trabajen en concurrencia y complementariedad por la seguridad vial, de tal forma que la movilidad pueda ser ejercidaen entornos que velen por la integridad de laspersonas.

En este sentido, la estrategia contenida enel presente documento refleja la convicciónde l Gobierno nacional de que las muertes y lesiones graves en la vía son inadmisibles dada la posibilidad de emprender accionespara la prevención de estas. Así las cosas, ante la presencia de amenazas que pueden comprometer la vida de los actores viales, la exposición a dichas amenazas yla vulnerabilidad humana, el PNSV 2022 - 2031 se consolida como un llamado a todos los responsables de la seguridad vial aactuar a favor de la prevención, mitigación y superación de las afectaciones de la siniestralidad vial a través de la gestión de losfactores de riesgo.

Con este fin, se han priorizado un conjunto de acciones necesarias para la protección de la vida en las vías, enmarcadas en los siguientes elementos: (i) el enfoque integral Sistema Seguro que transforma y fortalece laactual concepción de la seguridad vial, (ii) un objetivo y meta común para orientar a todo elpaís hacia el mismo propósito y (iii) principiosnecesarios para su consecución.

El municipio no es la excepción en la eventualidad de siniestros viales, el observatorio de seguridad vial de la ANSV refleja que para el año 2021 fallecieron 4 personas por siniestros viales.

Un sistema seguro para Colombia

Mediante el PNSV 2022 — 2031, el Gobiernonacional adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, locual le permitirá a Colombia avanzar haciaun modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano.

Con la adopción de este enfoque, la seguridad vial tendrá como premisa principalque ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Por lo anterior, la planeación e implementación de planes, programasy proyectos en la materia tendrán en consideración que:

» El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, lavida y la integridad humana constituyen unprecio inadmisible por dichos errores.

» El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soporta la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes

con el ser humano.

» La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general. Es determinante involucrar a todos los corresponsables a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.

» La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.

» La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

Objetivo y meta

La adopción del enfoque Sistema Seguro refleja y fortalece el reconocimiento del valor de la vida y, por lo tanto, la importancia que tiene su protección para el desarrollo personal, familiar y de la sociedad. Por lo anterior, el PNSV 2022 – 2031 se enmarca enel siguiente objetivo:

Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados dela siniestralidad vial.

La articulación de la meta nacional estará directamente relacionada al alcance del Municipio de La Apartada para el Plan Local de Seguridad Vial 2024 – 2027.

En articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, el objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificada a través de la Declaración de Estocolmo y establecida como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial:

Reducir las muertes y lesiones causadas porsiniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030.

Principios para la gestión de laseguridad vial

El plan de acción para el decenio 2022 - 2031ha sido formulado a partir de principios que tienen como finalidad optimizar la gestión dela seguridad vial ante los retos que plantea la adopción del enfoque Sistema Seguro, asícomo maximizar sus beneficios. Estos principios reflejan los valores de buen gobierno y así mismo, tienen el propósito de orientar al sector público nacional y territorial y al sector privado en el ejercicio de sus rolescomo corresponsables de la seguridad vial, sin que con ello se desconozcan los principiosconstitucionales y legales que rigen el ejercicio de las competencias de los distintosniveles de la administración y de la función pública.

»**Coordinación:** comunicación oportunay suficiente entre las entidades con responsabilidades en la seguridad vial para identificar necesidades de cooperación, tomar decisiones y fortalecer capacidades.

»**Cooperación:** apoyo recíproco entre las entidades, instancias, colectivos y personas que comparten la responsabilidad y el interés en la lucha contra la siniestralidad.

»**Eficiencia:** procura de la mejor utilizaciónde los recursos humanos, físicos y financieros sin afectar el cumplimientode los objetivos y metas planteadas enprocura de maximizar los beneficios obtenidos.

»**Evidencia:** toma de decisiones basada en los avances investigativos, experiencia y buenas prácticas internacionales y nacionales, cuya efectividad ha sido soportada en datos.

»**Participación social y aprendizaje mutuo:** definición e implementación de mecanismos para permitir la intervencióne incidencia del sector privado y de la sociedad en el diseño y ejecución de las políticas, programas y proyectos de seguridad vial. La gestión de la seguridad vial involucrará una interacción directa con la ciudadanía, academia, empresas, entre otros, con el fin de comprender lasproblemáticas desde los distintos roles y generar aprendizajes basados en las experiencias, hábitos, buenas prácticas y

saberes de los involucrados.

» **Seguimiento y evaluación orientada a resultados:** definición de planes de acción que identifiquen, entre otras acciones, el alcance de las actividades, los responsablesde su ejecución y los plazos para ello, junto con herramientas y mecanismos que faciliten el seguimiento a los avancesy al cumplimiento. Adicionalmente, este principio contempla la incorporación de actividades de evaluación que permita identificar los logros, fortalezas, debilidadesy retos y con esto, fundamentar la toma de decisiones y acciones de los diferentesinvolucrados frente a la continuidad de programas y proyectos.

» **Suficiencia, oportunidad y divulgación dedatos e información:** toma de decisiones basada en datos e información de calidadque caractericen la siniestralidad vial en el país y en los territorios. Así mismo, este principio considera la disponibilidad y oferta de datos abiertos, así como la divulgación de conocimiento y resultadosobtenidos.

» **Universalidad:** las estrategias de seguridadvial estarán dirigidas a la protección de la vida e integridad de todos los residentes de Colombia sin ningún tipo de exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. A su vez, este principioreconoce la necesidad de priorizar la ejecución de las políticas de seguridad vial en atención a las necesidades más apremiantes, la protección de los actoresmás vulnerables, la compasión por los menos favorecidos y la disponibilidad derecursos.

» **Visión de largo plazo:** planeación de programas y proyectos sostenibles en el tiempo, en consideración de los impactos que estos pueden tener a futuro y estableciendo instrumentos paradar la continuidad requerida sin limitar la posibilidad de optimización de lasestrategias.

Estructura del PLSV 2024 - 2027

Avanzar hacia el enfoque Sistema Seguro requiere la formulación y ejecución de acciones eficientes y de largo alcance, enfocadas en la protección de la vida de todos los actores viales y en la prevención de los siniestros viales desde la óptica multicausal. Para ello, el PNSV 2022 - 2031enmarca dichas acciones en dos grandes estrategias, una nacional y una territorial.

La estrategia nacional define el trabajo del Gobierno nacional sobre 8 áreas de accióna partir del análisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales, así como de las necesidades que en materiade gobernanza y gestión de conocimiento requiere el país para avanzar en la adopcióndel enfoque Sistema Seguro.

25 Resolución A/RES/74/299 de la Asamblea General de Naciones Unidas.

26 La línea base para la medición de esta meta corresponderá a las cifras definitivas de fallecidos y lesiona-dos graves por siniestros viales en el año 2021, publicadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Ilustración. Áreas de acción de la estrategia nacional del PNSV 2022 - 2031



El PNSV 2022 – 2031 se fundamenta enel diagnóstico de seguridad vial del país, Fuente: ANSV, 2022 seguimiento establecida en el Plan mundial para el decenio de acción por la seguridad los retos identificados, las dificultades que necesitan una atención apremiante y las buenas prácticas internacionales y nacionalesque han demostrado mayor efectividad en lareducción de víctimas por siniestros viales.

Así mismo, el PLSV 2024 – 2027 tiene como principal referente de política pública, el Planmundial para el decenio de acción para la seguridad vial de la Organización Mundial dela Salud y Naciones Unidas y el Plan Departamental de Córdoba.

En este sentido, la adopción del enfoque sistema seguro, la meta trazada para el Municipio de La Aapartada los principios para la gestión de laseguridad vial, las 8 áreas del presente PLSVcon sus respectivas acciones y los anexos diseñados para el seguimiento efectivo del plan, se articulan con las medidas, requisitos,responsabilidad compartida y estrategia de vial. Lo anterior, en una estructura diseñada para las necesidades de Colombia, su institucionalidad y aspectos propios del país.

Por su parte, la estrategia territorial reconoce las particularidades, necesidades y afectaciones diferenciales de los actores viales, como manifestación de la siniestralidaden las regiones que conforman el país.

En virtud de ello, dicha estrategia analiza los retos presentes en la zona urbana y rural del Municipio y define acciones con las cuales la Alcaldía Municipal apoyará lagestión de los riesgos territoriales. Así mismo, promoverá y acompañará la definición de acciones entes territoriales para su actuación frente a los retos identificados.

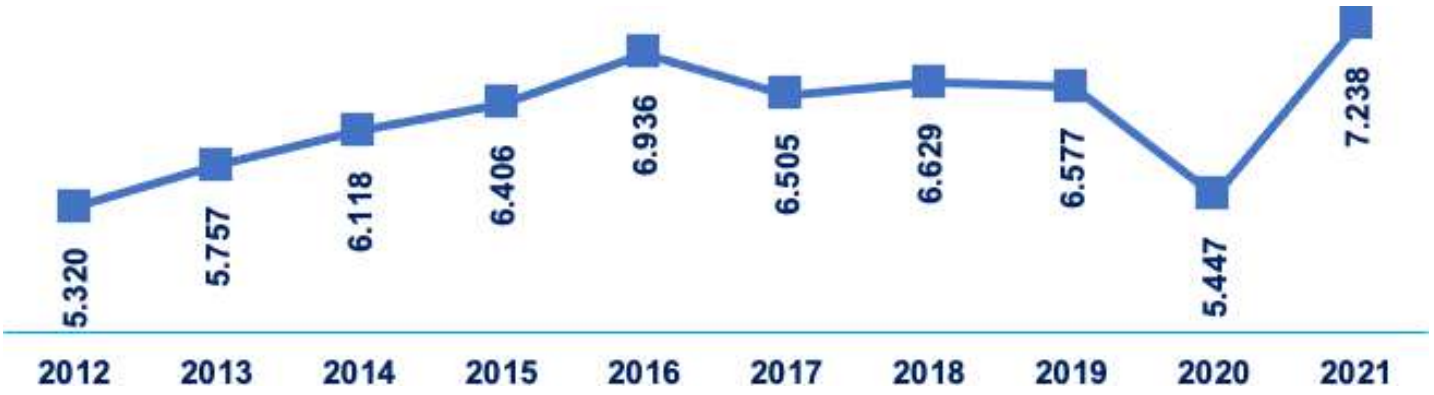
Diagnóstico y estrategia Local para la seguridad vial

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 concreta la política pública que le permitirá al país dar continuidad y fortalecerlas acciones contra la siniestralidad vial, fenómeno que en el último decenio ha cobrado la vida de más de 62.000 personas(ONSV, 2022). Al respecto, de acuerdo con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), los fallecimientos en siniestros viales representaron en el año 2019 el segundo contexto de violencia que más ocasionó lesiones fatales de causa externa en Colombia(INMLCF, 2019).

Diagnóstico general desiniestralidad vial en el país Sobre el particular, en los primeros cinco años de la década predominó una tendencia hacia el crecimiento de estas cifras, de tal manera que los fallecimientos en siniestros viales crecieron a una tasa promedio anualde 5,45 %. En el año 2017, se presentó una variación que resultó positiva de cara a los objetivos mundiales y nacionales de seguridad vial, de tal forma que, de acuerdo con el ONSV, en el periodo 2016 - 2019 se presentó un decrecimiento promedio anual en las cifras de personas fallecidas del 1,32 %.

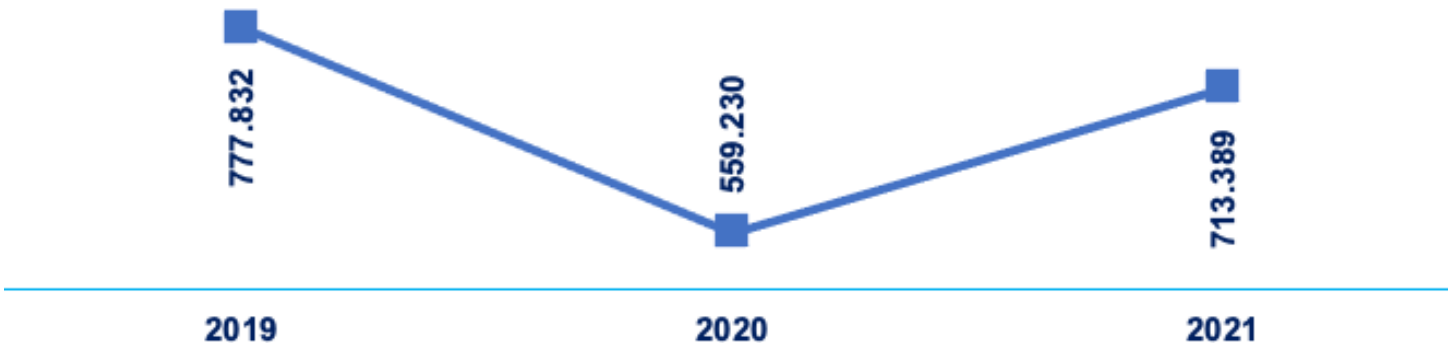
En el año 2020, el comportamiento del número de fallecidos y lesionados presentaun comportamiento atípico, asociado a las restricciones impuestas en la movilidadpor cuenta de la pandemia COVID — 19. En el periodo 2021, las cifras de lesionados presentan una reducción en comparación con el número reportado en el 2019; no obstante, el panorama es negativo en el caso de las víctimas fatales.

Ilustración. Fatalidades en siniestros viales en Colombia



Fuente: ANSV, 2022

Ilustración. Lesionados en siniestros viales en Colombia



Fuente: ANSV, 2022

De acuerdo con la información de la materia tiene el país para el decenio 2022, en el año 2021, 7.238 personasperdieron la vida en siniestros viales, de las cuales, es preciso mencionar que el 83 % eran hombres y 17 % mujeres, cifrasque evidencian marcadas diferencias en la afectación de la siniestralidad vial entre hombres y mujeres. Según con las cifras del ONSV, después de los trece años empieza a ser constante la brecha de género, pues de forma posterior a dicha edad, la proporción de hombres fallecidos suele superar el 70 %, lo cual refleja que el enfoque de género debehacer parte de los análisis y estrategias que sedesarrollen.

Si bien, en los últimos años, el país se ha destacado por acciones enfocadas en la lucha contra los siniestros viales, las cifras aúndistan de las metas de desarrollo sostenible que rigen la seguridad vial a nivel global, lo cual es una evidencia de los retos que en la apliquen para el 2031.

Para la información aplicada al Municipio de La Apartada el Observatorio expresa las unidades reportadas.

Índice de Fatalidad Municipal

De acuerdo con lo señalado en el Artículo No. 2 de la Resolución 583 de 2023, la cual reglamenta el parágrafo 1 del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial pone a disposición de los distritos y/o municipios del país los resultados del índice de fatalidad, calculado con base en la cantidad de fallecidos y las tasas de fallecidos por cien mil (100.000) habitantes de cada territorio, con un enfoque de corto (un año) y largo plazo (cinco años).

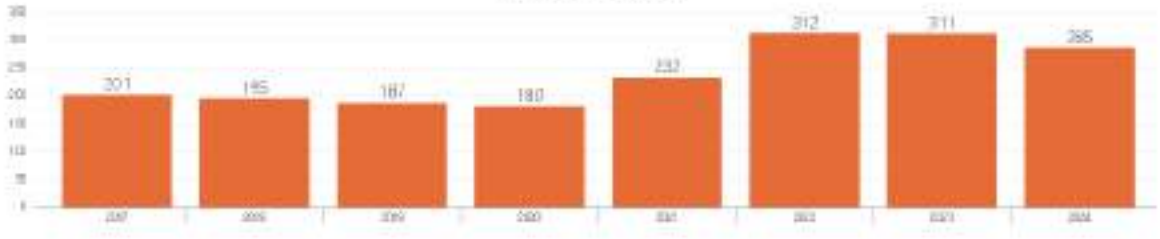


Nombre del Departamento	Nombre Municipio	Es capital	Fallecidos 2023 Preliminar	Tasa fallecidos 2023 Preliminar	Población 2024 DANE	Tamaño poblacional 2024	Valor índice municipal	Nivel índice	Cuenta con organismo de tránsito	Categoría municipal	Obligatoriedad PLSV (Ley 2251 de 2022)
CORDOBA	LA APARTADA	NO	6	30	19985	Menos de 50 mil	200	Medio	NO	6	NO

En esta sección se encuentra un historial relacionado con victimas fallecidas y lesionadas valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en siniestros de tránsito a nivel nacional desde el año 2009 para fallecidos y 2016 para lesionados.



Historico en cifras



Matriz Mes Año

Mes de ocurrencia	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01.Enero	23	19	10	22	24	33	19	29
02.Febrero	13	16	12	13	18	14	27	21
03.Marzo	15	21	22	22	30	34	24	27
04.Abril	20	12	19	9	17	19	28	23
05.Mayo	13	11	14	14	21	18	31	20
06.Junio	14	12	32	10	9	36	23	29
07.Julio	22	18	9	8	28	21	27	16
08.Agosto	13	14	15	7	20	21	23	23
09.Septiembre	13	18	7	11	17	28	33	22
10.Octubre	13	15	17	24	20	27	18	25
11.Noviembre	15	15	16	22	27	18	25	23
12.Diciembre	23	24	14	18	11	43	33	27

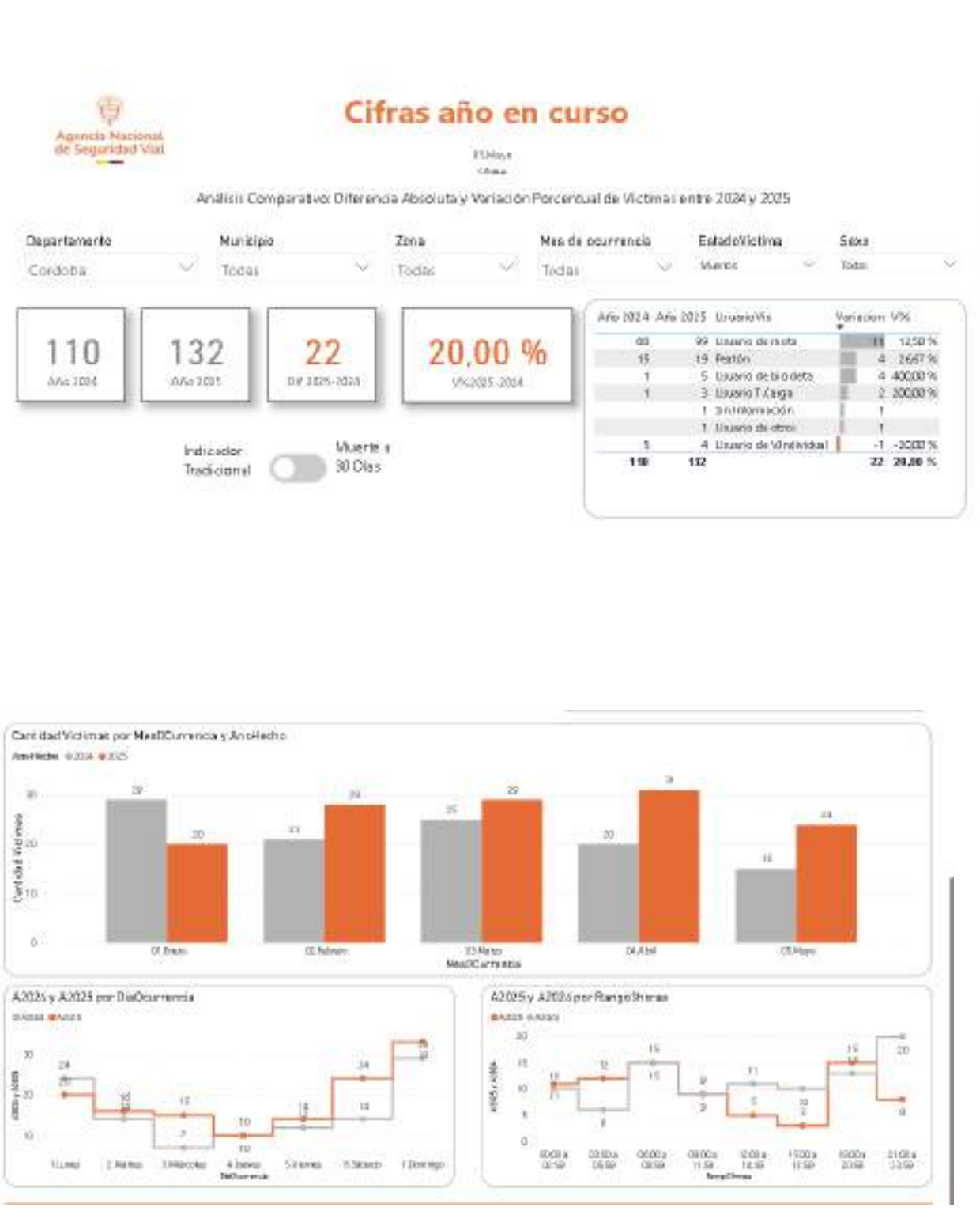
Víctimas por Actor Vial

UsuarioVia	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Peatón	23	16	22	20	24	29	43	43
Sin Información	30	63	31	22	6	11		
Usuario de bicicleta	7	9	9	6	5	11	15	4
Usuario de moto	120	101	117	120	179	245	233	222
Usuario de otros	1		1	2	2		2	
Usuario de V.Individual	7	4	3	6	8	14	13	11
Usuario T.Carga	2	1	4	3		1	6	2
Usuario T.Pasajeros	11	1		1	8	1		3

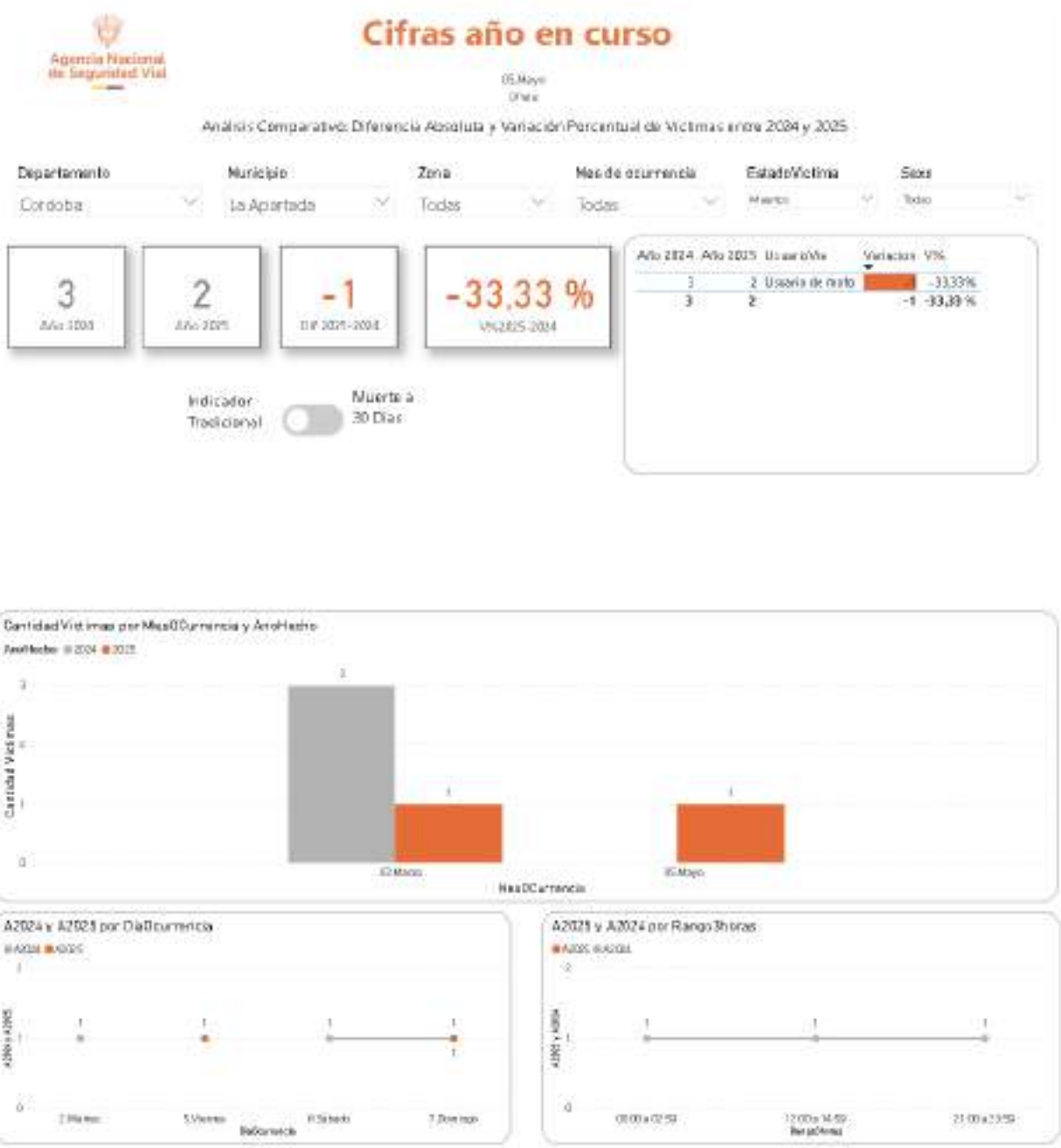
Para visualizar los datos por año del usuario de la via es necesario escoger el año correspondiente en la lista del inicio

Departamento

Departamento	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cordoba	201	195	187	180	232	312	311	285
Total	**201**	**195**	**187**	**180**	**232**	**312**	**311**	**285**


Agencia Nacional de Seguridad Vial
Cifras año en curso
Análisis Comparativo: Diferencia Absoluta y Variación Porcentual de Víctimas entre 2024 y 2025
Departamento
Cordoba
Municipio
Todas
Zona
Todas
Mes de ocurrencia
Todas
EstadoVictima
Muertos
Sexo
Todas
110
Año 2024
132
Año 2025
22
Dif 2025-2024
20,00 %
VAR 2025 -2024
Indicador Tradicional
Muerte a 30 Días
Año 2024 Año 2025 UsuarioVíc Variacion V%
00 99 Usuario de moto 11 12,50 %
15 19 Peatón 4 26,67 %
1 5 Usuario de bicicleta 4 400,00 %
1 3 Usuario T.Carga 2 200,00 %
1 sin información 1
1 Usuario de otros 1
5 4 Usuario de Vehículo -1 -20,00 %
110 132 22 20,00 %
Cantidad Víctimas por MesOCurrencia y AnoHecho
Cantidad Víctimas
MesOCurrencia
A2025 y A2024 por DiaOcurrencia
A2025 y A2024 por RangoHoras

La apartada



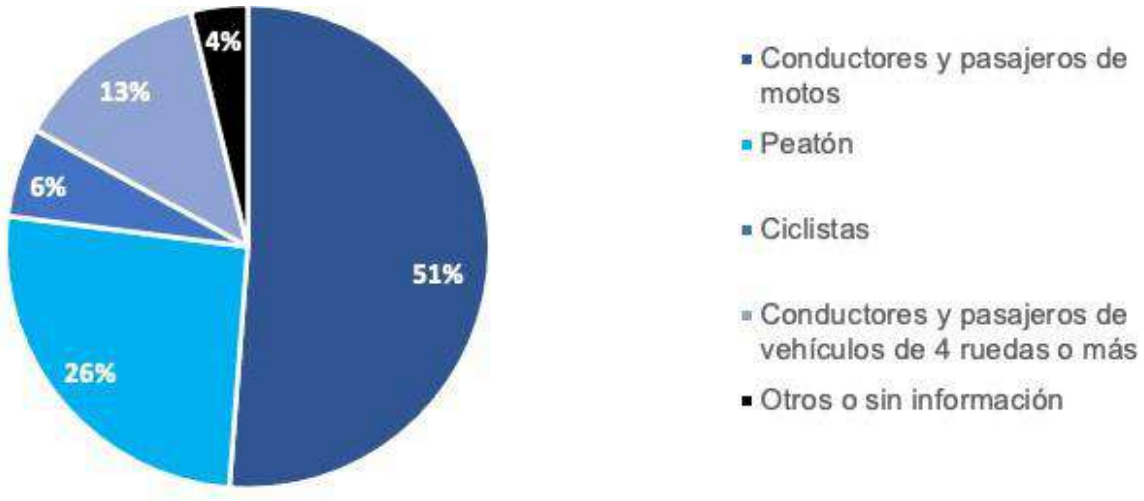
Adicional a lo anterior, es importante visibilizar la situación de los usuarios devehículos de dos ruedas (motociclistas y ciclistas) y peatones, pues además de representar en promedio el 83 % de los actores viales que fallecen en siniestros viales, son los actores que en los últimos años han tenido un aumento sostenido en las cifras de víctimas fatales.

Al respecto, peatones, ciclistas y motociclistasrepresentaron en el año 2021 el 88 % de los fallecidos en siniestros viales, de los cuales los usuarios de motocicletas participaron con 60 puntos porcentuales,

ciclistas con 6 y peatones con 21. Es importante precisar que, a nivel mundial, los actores más vulnerables representan alrededor del 50 % de los fallecimientos en las vías.

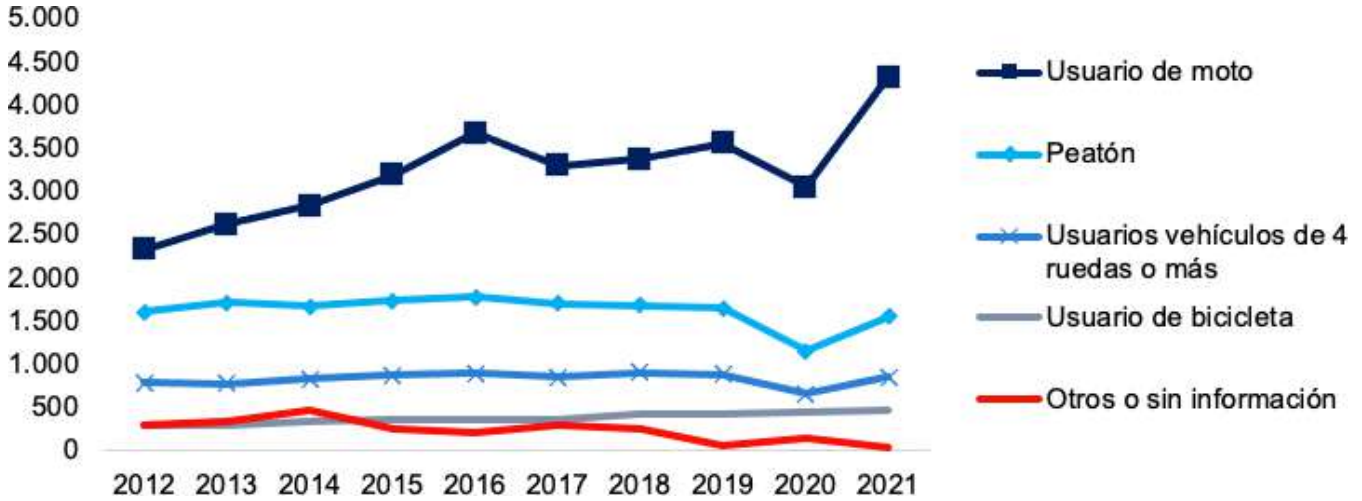
28 Información a partir de los datos disponibles del Sistema de Información de Reportes de Atención en Salud a Víctimas de Accidentes de tránsito (SIRAS).

Ilustración. Condición de las víctimas fatales en siniestros viales (2012 – 2021)



Otros: Maquinaría agrícola, maquinaría industrial, tracción animal, semoviente.
Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2022.

Ilustración. Fallecimientos en siniestros viales según actor vial (2012 – 2021)



Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2022.

Así las cosas, en el periodo 2012 – 2021, las cifras para los peatones presentan un comportamiento de decrecimiento del 0,35 %; no obstante, el crecimiento promedio anual en las fatalidades de los conductoresy pasajeros de las motocicletas ha sido aproximadamente del 6,4 %, y en el caso delos ciclistas la cifra alcanza el 4,9 % Por lo anterior, y en consideración a la probabilidad De sufrir lesiones graves y fatales ante un siniestro, estos actores constituyen los actoresmás vulnerables de las vías.

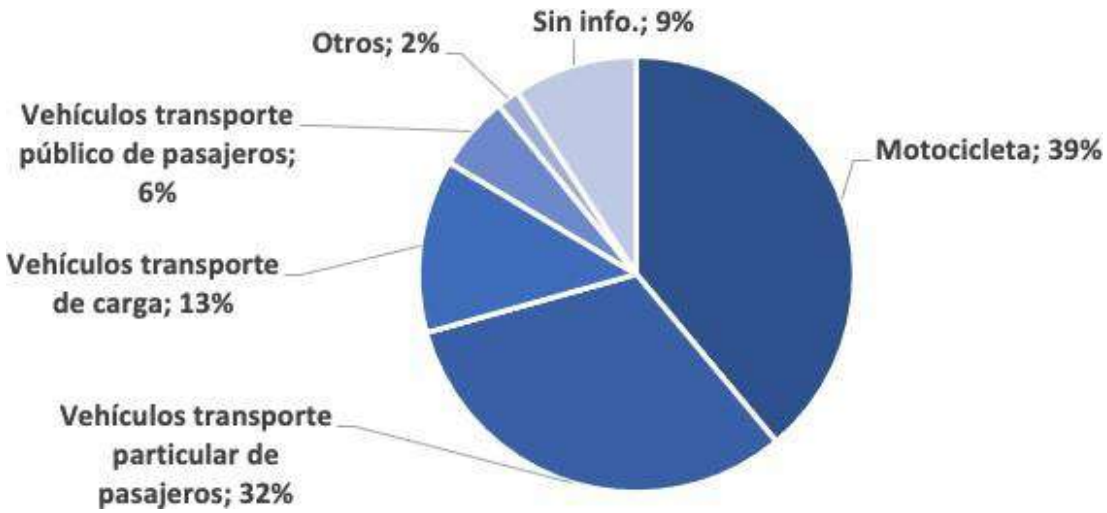
Actores viales más vulnerables enlas vías

En el ámbito de la seguridad vial, el nivel devulnerabilidad que tienen los distintos actores viales está relacionado con el medio de desplazamiento utilizado y se incrementa conalgunas características físicas del actor, tales como la edad y condiciones de discapacidad(Dirección General del Tráfico (DGT), 2011). Al respecto, aspectos como la inestabilidad de determinadas tipologías vehiculares, la inexistencia de un revestimiento exterior queen el caso de una colisión absorba la energía o parte de ella, así como los procesos de percepción del riesgo y cognición que varíanen función del grupo etario, son la razón por la cual peatones, ciclistas, motociclistas, niños, niñas y adolescentes representan los actoresviales más vulnerables en las vías.

Peatones

El peatón es el segundo actor vial que más fallece en siniestros viales. Al analizarel comportamiento de la siniestralidad enlos peatones, se evidencia que el principal vehículo que interviene en los siniestros viales con este actor es la motocicleta, seguido por vehículos de transporte particular y transportede carga.

Ilustración. Distribución de fallecimientos de peatones de acuerdo con el vehículo que intervino en el siniestro (2021)



Otros: Bicicletas, maquinaria agrícola, maquinaría industrial. Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2021.

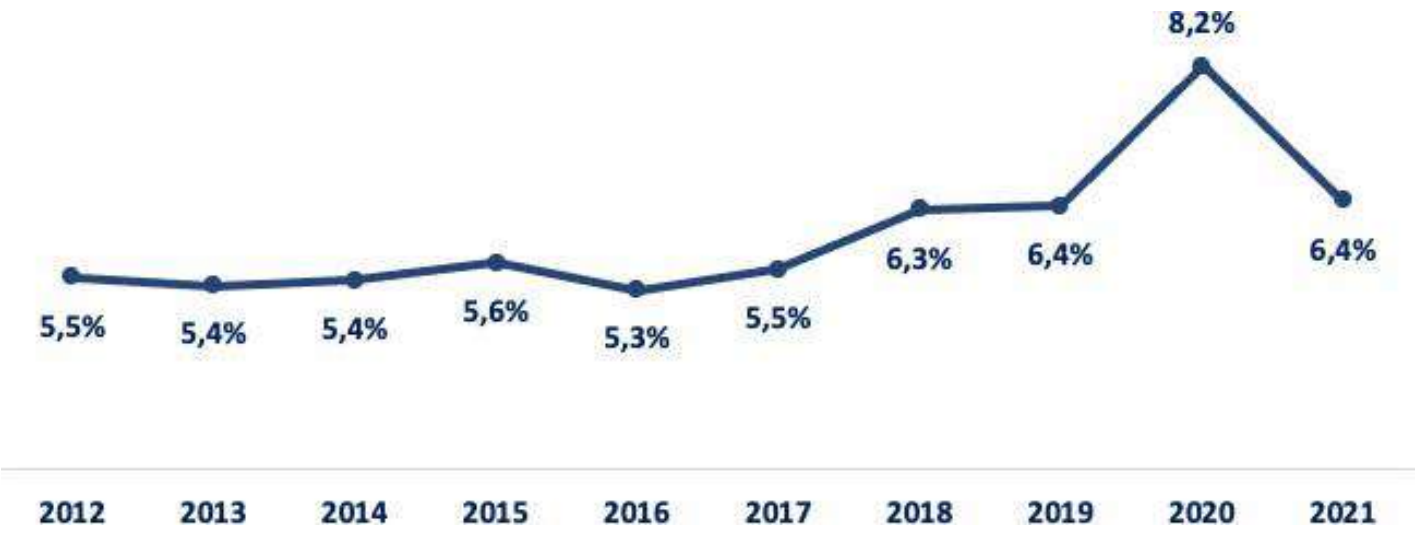
A partir de la información del periodo 2012 2021 del ONSV, es posible evidenciar que, en promedio, el 25 % de los peatonesque pierden la vida en siniestros viales son mujeres. En relación con el grupo etario, el 48 % de peatones fallecidos en las vías tenía 60años o más, 34 % se encontraban en el rango etario

de 30 a 59 años, 13 % de peatones enel rango de 15 a 29 años y el restante 5 %, eran menores de 15 años.

Ciclistas

De acuerdo con el ONSV, las cifras de mortalidad vial de ciclistas han tenido unatendencia al aumento, de tal forma que, mientras en el 2012, la cifra de ciclistas que perdieron la vida en siniestrosviales fue de 290 personas, para el 2021 esta cifra fue de 466. En el año 2020, pese a ser un año atípico caracterizado por restricciones en la movilidad a causa de la pandemia COVID-19, el número ascendió, encomparación con la cifra del año 2019, a 445víctimas fatales.

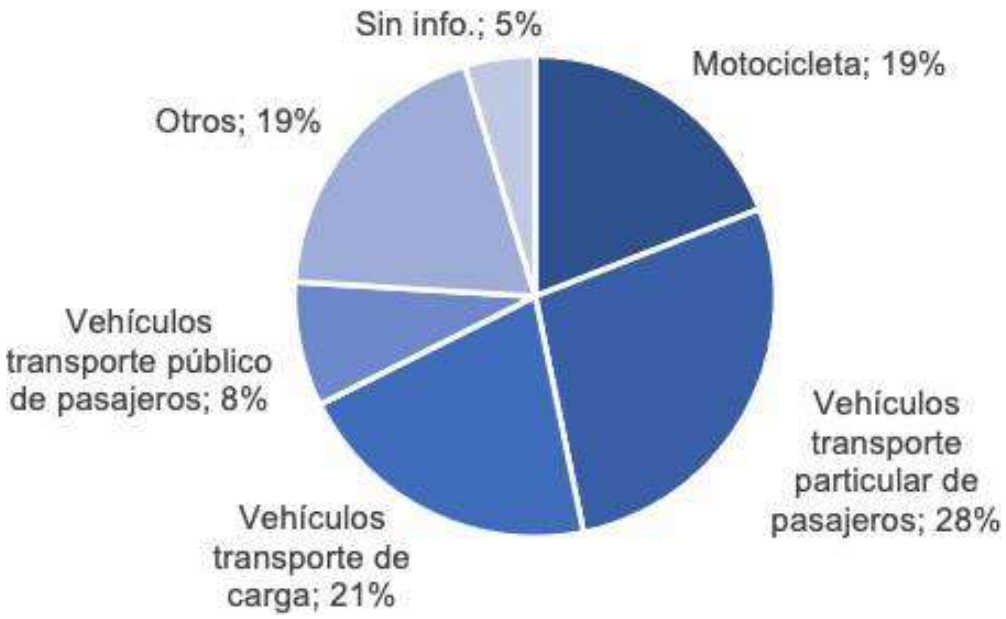
Ilustración. Comportamiento de ciclistas fallecidos en siniestros viales 2011 –2021 (porcentaje respecto al total de fallecidos en las vías)



Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2021.

De forma específica, en los últimos años se ha evidenciado una fuerte tendencia del fallecimiento de ciclistas por siniestros viales en los centros poblados del país. Así mismo,al analizar las características de los siniestros en que fallecen estos actores viales, las colisiones con vehículos de transporte de carga, transporte particular y motocicletas sonlas clases de siniestros que más derivan en pérdidas de vida de ciclistas.

Ilustración. Distribución de fallecimientos de ciclistas de acuerdo con el actorvial que involucrado en el siniestro



Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2022.

En promedio, el 7 % de los usuarios de bicicleta que fallecen en siniestros viales son mujeres. Con relación al grupo etario, el mayor porcentaje de víctimas se encontrabaentre los 30 y 59 años (37 %), seguido de los ciclistas mayores de 60 años (32 %); 25 % delas víctimas se encontraba en el rango de 15 a29 años y el 6 % eran menores de 15 años deedad.

Motociclistas.

Durante los últimos años, los usuarios de motocicleta han sido los actores viales que más pierden la vida en siniestros viales. De forma particular, en el año 2021, 4.324 motociclistas perdieron la vida en las vías, de los cuales, de acuerdo con la Ilustración 13, cerca del 56 % fallecieron debido a colisiones con otros vehículos motorizados y 40 % en choques con objeto fijo y otros eventos (volcamientos,caídas a abismos, entre otros).

Ilustración. Distribución de fallecimientos de motociclistas de acuerdo con elvehículo u objeto con que colisionaron.



No aplica: Siniestros cuya clase fue caída de vehículo a precipicio, volcamiento, incendio, entre otros. Otros: Incluye maquinaria agrícola, maquinaria industrial. Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2021.

En promedio, a partir de la información de siniestralidad del periodo 2012 – 2021,se estima que el 14 % de los motociclistas fallecidos son mujeres. Con relación a la edad,predominan los fallecimientos de usuarios de motocicletas pertenecientes al rango de15 a 29 años, con el 48 % sobre el total de fallecimientos. Este grupo es seguido por losmotociclistas entre 15 y 29 años (44,4 %), y, por último, los motociclistas mayores a 60 años y menores de 15 años con 5,5 % y 2 %respectivamente.

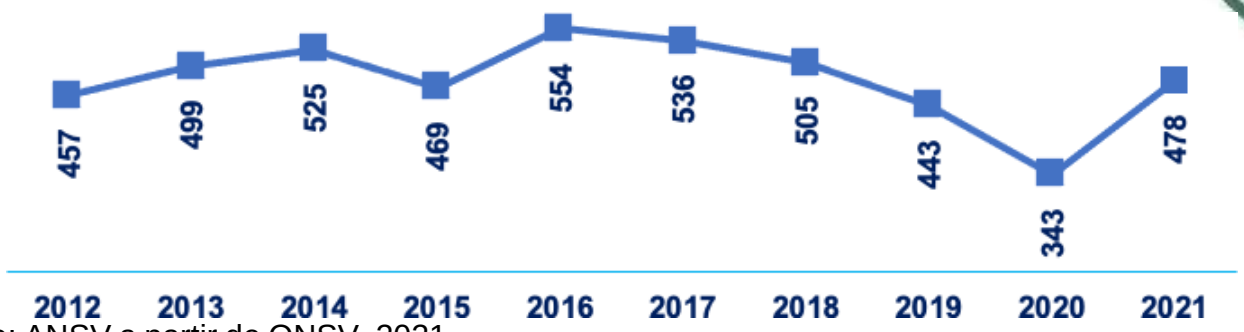
Niños, niñas y adolescentes

Los niños, niñas y adolescentes (NNA) se consideran especialmente vulnerables en la vía debido a las características del desarrollofísico, cognitivo y social propias de la etapaen la que se encuentran (OMS, 2015). Al respecto, en términos físicos, la población infantil es más vulnerable debido a su baja estatura que dificulta su visibilidad y a las dificultades para interpretar las señales de tránsito, comprender los sonidos y medir lasdistancias (OMS, 2008).

Al estar en etapa de crecimiento, los NNA están desarrollando su percepción del riesgo,y su cognición de manera que se encuentran aprendiendo a interactuar con los demás actores viales, con códigos de sociedad, convivencia y con el espacio público, así comoa decodificar los múltiples estímulos que encuentran en el espacio público.

De acuerdo con el INMLCF, la siniestralidadvial es la segunda causa de muerte externa para la población de NNA país, siendola causante de más de 4.800 muertesde menores de 18 años en el periodo comprendido entre 2012 y 2021 (Ilustración 14), representando en promedio, el 7,66 % deltotal de fallecidos en siniestros viales.

Ilustración. Número de NNA fallecidos en siniestros viales (2012 – 2021)



Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2021.

Las fatalidades en este periodo han presentado una tasa promedio de crecimientoanual del 0,45 %, por lo cual, la afectación de la población de NNA por cuenta de la siniestralidad continúa siendo un reto prioritario para el país. Así las cosas, en el año 2021 murieron 70 actores viales en edad deprimera infancia (0 a 5 años), los cuales, ensu mayoría, se desplazaban como pasajeros de vehículos particulares o acompañantes demotocicleta.

Tabla. Número de NNA fallecidos según edad y medio de trasporte, 2021

Ciclo vital	Edad	Usuario de moto	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Sin Información	Usuario otros	Total	Total Ciclo vital
Primera infancia	0	3	1	9	0	1	0	14	70
	1	3	8	2	0	0	0	13	
	2	7	3	2	0	0	0	12	
	3	4	2	1	1	1	0	9	
	4	4	6	3	0	0	0	13	
	5	2	5	1	1	0	0	9	
Infancia	6	2	3	2	0	0	0	7	66
	7	1	7	4	1	0	0	13	
	8	1	0	6	2	0	0	9	
	9	3	5	4	0	0	0	12	
	10	6	3	3	2	0	0	14	
	11	4	3	3	1	0	0	11	
Adolescencia	12	5	2	5	2	0	0	14	342
	13	14	5	3	5	0	0	27	
	14	22	6	3	10	1	0	42	
	15	29	6	3	11	2	0	51	
	16	55	7	9	11	0	1	83	
	17	86	11	12	15	1	0	125	
Total		**251**	**83**	**75**	**62**	**6**	**1**	**478**	

Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2022.

La información consignada en la Tabla2 permite caracterizar la problemáticay con ello, favorecer la formulación e implementación de política pública. Por loanterior, de lo allí expuesto, es pertinente visibilizar la siguiente información:

»Los adolescentes (12 y 17 años) representaron el 71,5 % del total de fallecidos de la población de NNA.

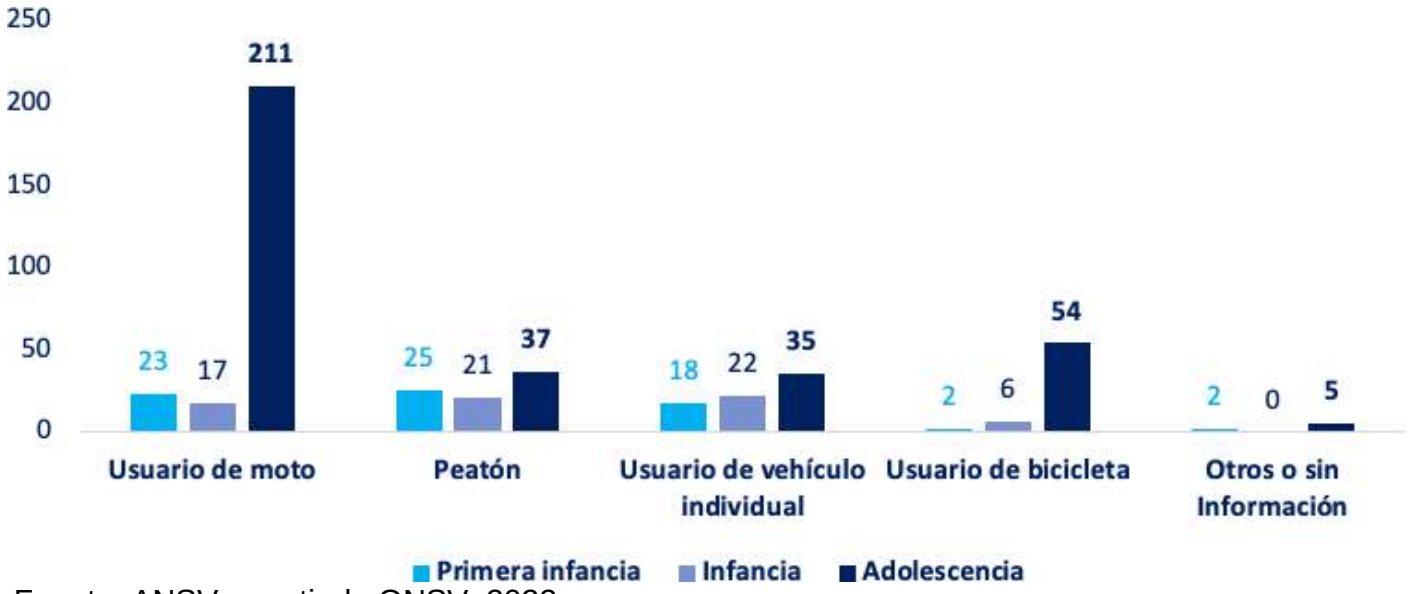
»Los NNA que se movilizan en motocicletason los principales afectados por la fatalidad en menores de 18 años por cuenta de la siniestralidad vial (52,5 %),seguidos por los peatones (17,4 %).

»En el caso particular de la primera infancia,son los peatones los más afectados por la siniestralidad vial (35,7 %), seguidos porlos niños y niñas usuarios de motocicletasy vehículo individual (32,9 % y 25,7 % respectivamente).

» Similar situación se presenta con los usuarios de vehículo individual entre 6 y 11 años quienes son los más afectados en elciclo vital de la infancia (33,3 %), seguido por los peatones (31,8 %).

» En el caso de los adolescentes, predominala afectación a usuarios de motocicleta en este rango etario (61,7 %), seguido por losusuarios de bicicleta (15,8 %).

Ilustración. Número de NNA fallecidos según ciclo vital y medio de trasporte,2021.



Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2022.

Aunado a lo anterior, es importante resaltar que los fallecimientos se presentan en colisiones de los usuarios con vehículos detransporte de carga o de servicio público depasajeros (23 %), colisiones con vehículos de transporte particular (20 %), siniestros deun solo vehículo como volcamientos, caídasa precipicios, entre otros, (16 %) choques con objetos fijos (19 %) y colisiones con motocicletas (16 %).

Tabla. Matriz de colisión NNA, 2021.

Actor vial	Transporte individual	Transporte de carga	Objeto fijo	Motocicleta	Transporte de pasajeros	Maq. industrial	Maq. agricola	Otros	No aplica	Sin inf.	Total general
Usuario de moto	41	46	66	51	6	-	1	1	32	7	251
Usuario de vehículo	4	15	11	-	2	-	-	-	41	2	75
Peatón	34	16	-	20	6	2	-	1	-	4	83
Usuario de bicicleta	16	14	11	6	6	-	-	-	5	4	62
Sin Información	-	-	1	-	-	-	-	-	-	5	6
Usuario otros	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Total general	95	91	90	77	20	2	1	2	78	22	478

Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2022.

En relación con aspectos de temporalidad,en el periodo comprendido entre el año 2012 y 2021, en promedio, el mes en el que mayor siniestralidad fatal de NNA se presentócorresponde a diciembre. En relación con los días de la semana, son los sábados y domingos las jornadas de mayor siniestralidad.En ambos casos, tanto los meses como los días se observa que son periodos que suelencorresponder a temporada de vacaciones o días por fuera de la semana escolar.

Ilustración. Porcentaje de NNA fallecidos según mes y día, promedio 2012 –2021.

Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2022.

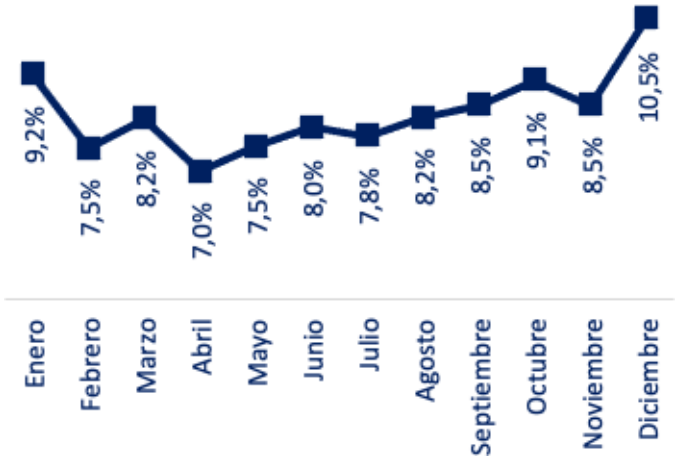
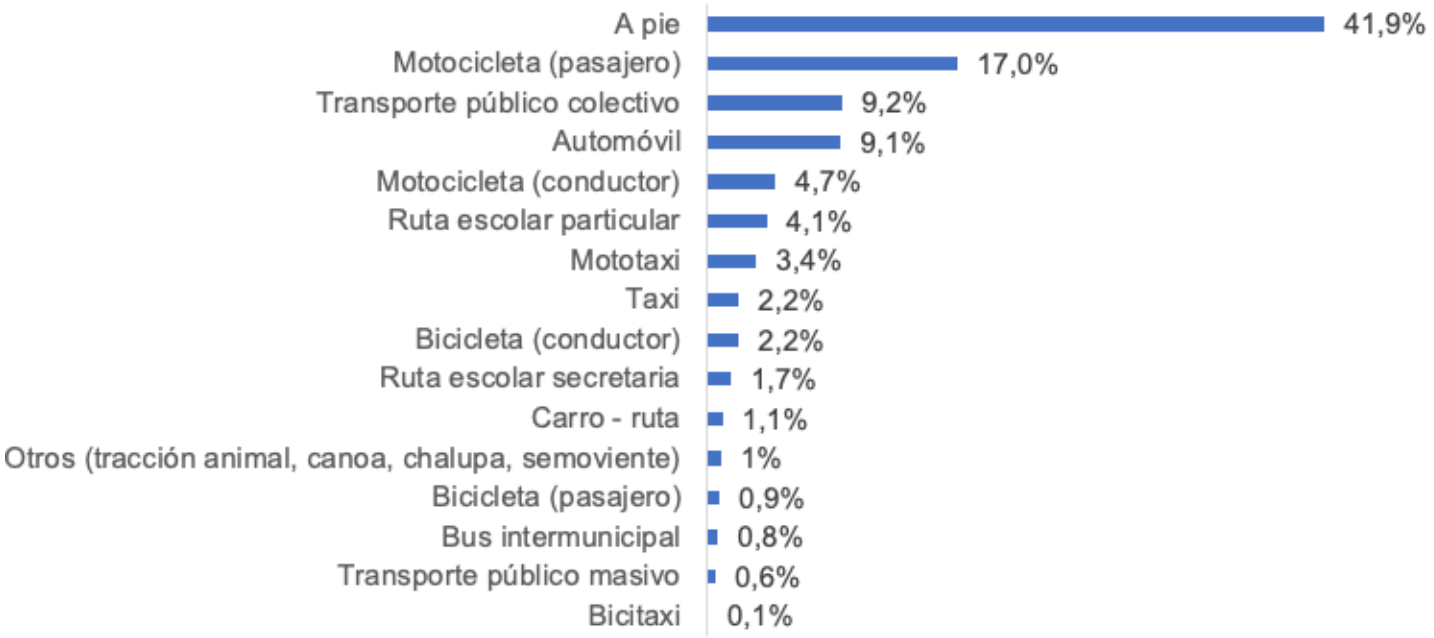




Ilustración. Distribución porcentual del medio de transporte utilizado por lacomunidad educativa para realizar los desplazamientos casa – colegio – casa.



Fuente: ANSV, 2021

En de precisar que, en el caso particular de los niños y niñas que hacen parte del nivel de educación primaria las cifras difieren, pues esta población se desplaza en un alto porcentaje a pie (46 %), no obstante, la participación de la motocicleta como medio de transporte para acceder a las instituciones educativas por parte de este segmento también tiene una importante participación (18 %). En este mismo segmento, 9 % de niños y niñas de primaria se desplazan en transporte público, 6 % en transporte escolary 3 % en bicicleta.

En línea con lo anterior, a través del estudio desarrollado por la ANSV para la identificaciónde factores de riesgo en NNA, se evidenció la falta de señales de tránsito y de semáforoscon fase peatonal y ausencia de andenes parael tránsito seguro de los peatones. Así mismo,en materia de transporte escolar, se identificóla operación del servicio con estudiantes de pie al interior del bus, la carencia de cinturones de seguridad y la ausencia de unadulto acompañante.

El municipio de La Apartada continua con la estrategia de movilización de niños y jóvenes en sus desplazamientos escolares deberá participar a la ANSV para fomentar estrategias dirigidas a las instituciones educativas mediante los Planes de Movilidad Escolar.

29	Acompañar técnicamente a las instituciones educativas de municipios priorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para la estructuración e implementación de los planes de movilidad escolar, con énfasis en educación vial.

Con el fin de dimensionar la problemática de lasiniestralidad vial en NNA en Colombia, espertinente mencionar los análisis realizados por el ONSV con relación a los años de vida potencialmente perdidos para estos actores viales. Al respecto, teniendo en cuenta los NNA fallecidos en el periodo comprendido entre los años 2008 y 2017, asícomo las edades al momento de la muerte y la expectativa de vida, en dicho periodo seperdieron 321.332 años.

De acuerdo con el análisis del ONSV, se estima que en el año 2017 se perdieron 32.649 años potenciales de vida por las muertes de NNA en las vías, esto es, el 3,7 % de los años totales perdidos en Colombiapor muertes violentas y el 15,5 % de los añosperdidos en siniestros viales en el país en dicho periodo.

Así mismo, la siniestralidad vial, además delas consecuencias emocionales, sociales y sicológicas que deja en el entorno dela víctima, también deriva en pérdidas económicas para el país. Al respecto, el ONSV estimó que, para el año 2018, la muerte de NNA pudo haber generado una pérdida de alrededor de 453 mil millones de pesos para el país.

Los NNA son objeto de especial atenciónpor su desarrollo cognitivo ya que la valoración y percepción del riesgo dependede una progresión en la comprensión de las consecuencias en la toma de decisiones. Además, por su tamaño suelen tener dificultades para ser vistos y hacerse visibles,para interpretar las señales de tránsito, comprender sonidos, medir distancias, calcular las velocidades de vehículos y entender los códigos de las ciudades y de lamovilidad.

Por lo anterior, las acciones consignadas en el presente PNSV considerarán de forma especial la vulnerabilidad de NNA, así comode peatones, ciclistas y motociclistas, actoresidentificados como los más vulnerables en las vías. En este sentido, se definen acciones particulares dirigidas a dichos actores, y en eldesarrollo de aquellas acciones con impactogeneral sobre la población, de ser pertinente,se deberá incorporar medidas, actividades o lineamientos que propendan por la protecciónde los actores viales más vulnerables.

30 Los años potenciales de vida perdidos son un indicador de mortalidad prematura, que refleja la pérdida de la sociedada causa de personas jóvenes, y se estiman a partir de las defunciones, dando como resulta-do el número de años adicionales que los fallecidos habrían vivido hasta la expectativa de vida (Segura Cardona & Cardona Arango, 2018).

31 De acuerdo con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en el año 2017 se perdieron 881.403años potenciales de vida por muertes violentas (homicidio, suicidio, siniestros viales, accidental o indeterminada), delas cuales, 210.891 años potenciales perdidos están asociados a siniestros viales (INMLCF,

Diagnóstico y estrategias por áreas de acción

Con el fin de transformar el actual contexto de seguridad vial en el país, se diagnosticará cada una de las 8 áreas descritas anteriormente, a partir del reconocimiento de los principales problemas que dificultan la reducción de las cifras de lesiones y fallecidosen los siniestros viales y las causas que dan origen a ellos. Posteriormente, se identificaránlas acciones que permitirán la transformación de dichos problemas en situaciones positivas para el país, las cuales estarán orientadas a la intervención de las causas que dan origen a ellos.

En virtud de los principios de participación social y seguimiento, hace parte del presente Plan Local de Seguridad Vial, el documento denominado «Plan de acción por la seguridad vial 2022 - 2027». En dicho documento, se describenlas acciones por desarrollar en el decenio del PNSV 2022 - 2031, apartir de la definición de su alcance y de lasprincipales actividades requeridas, las fechasmáximas de cumplimiento, la entidad que ejercerá el liderazgo de su desarrollo, entreotros elementos necesarios para un efectivo seguimiento.

Velocidades seguras

Los efectos de la velocidad en la seguridad vial se evidencian por la relación inversamente proporcional, existente entre esta y la probabilidad de sobrevivir a un choque, puesto que una mayor velocidad de desplazamiento afecta el tiempo de reacción, la percepción del entorno, la distancia de frenado y el cono de visión, lo cual incrementa el riesgo de ocurrencia de siniestros, así como su gravedad. Al respecto,el aumento del 5 % en la velocidad media supone un aumento aproximado del 10 % de siniestros con heridos y del 20 % de las fatalidades (OMS, 2017).

En Colombia, la conducción de vehículos a velocidades inseguras constituye un problema que requiere de una gestión efectiva por partede los actores corresponsables de la seguridadvial para enfrentar dicha situación negativa y, por lo tanto, los impactos que se derivan de ella para el país.

Conducción de vehículos a velocidades seguras

Diagnóstico

La conducción a velocidades inseguras se identifica como uno de los principales factores de riesgo que afecta la consecución de las metas de seguridad vial del país, como lo reflejan las cifras del ONSV del 2021, las cuales indican que aproximadamente el 39 %del total de víctimas registradas en siniestros viales con información disponible referente a la circunstancia, se relacionan con el exceso de velocidad como hipótesis de causaprobable.

De acuerdo con el ONSV, los actores viales con mayor participación en siniestros por exceso de velocidad son los usuarios de moto, quienes en el año 2021 representaronel 70,4 % de fallecidos en las vías por esta causa, seguidos por los peatones, quienes representaron el 13,5 % de los afectados por este tipo de siniestros; así las cosas, aproximadamente 8 de cada 10 víctimas de siniestros por exceso de velocidad sonmotociclistas y peatones. En relación conel tipo de zona en que se presentan

los siniestros relacionados con la velocidad, las zonas urbanas concentran el 58,1 % defatalidades.

Este problema se asocia a las siguientescausas:

Causa 1: Límites de velocidad inadecuados o indefinidos en las vías Los límites de velocidad inadecuados se presentan cuando existe una velocidad demasiado alta para las condiciones imperantes del entorno, aun cuando estos límites se encuentren dentro de los valores máximos de velocidad admitidos.

Al respecto, el Código Nacional de Tránsito Terrestre establece las velocidades máximasen vías urbanas y en carretera. En este sentido, mediante la Resolución 1384 de 2010se expidió el «Método para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas» (Ministerio de Transporte, 2010), el cual consiste en la asignación de velocidades genéricas a sectores homogéneos, sitios especiales y curvas restrictivas, ajustadas conforme a la toma de velocidades a flujo libre en cada sector. De igual manera la Ley 2251 de 2022 estipula las velocidades máximas como última intervención normativa con respecto al tema.

Si bien es cierto, existe un esquema normativoque dota de herramientas legales a las entidades territoriales, en algunas ocasiones se prescinde de los lineamientos establecidospara la definición de los límites de velocidaden las vías de su jurisdicción. De acuerdo con una encuesta realizada por la ANSV en el 2020, de 191 municipios encuestados, 167 carecen de límites de velocidad establecidosmediante acto administrativo, lo cual indica una probable desatención de las condicioneslocales del entorno en cerca del 87 % de losmunicipios encuestados para establecer las velocidades máximas.

Así mismo, a pesar de la existencia de este método, son débiles los mecanismos de evaluación en seguridad vial y de valoración del riesgo para la definición de los límites develocidad. De otra parte, en relación con loslineamientos para pasos urbanos nacionales y vías de expansión urbana, el documento se limita a sugerir una velocidad de 30 km/h paradichas condiciones.

En el caso de las vías urbanas, los lineamientosexistentes responden a los considerados de forma general en el Código Nacional de Tránsito, lo cual, sumado al establecimiento de límites de velocidad sin soporte técnico o sin criterios estandarizados por parte dealgunas entidades territoriales, ocasiona que dichos límites sean discordes con las características de la vía en cuanto asus condiciones físicas, ambientales y operacionales.

Según cifras del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones sobreInfracciones de Tránsito (SIMIT), en el año 2022, la infracción más recurrente en el país fue el exceso de velocidad. Al respecto, unade las causas probables relacionadas con la concurrencia de esta infracción correspondea la incompatibilidad entre el límite de velocidad establecido y su entorno, esto es,a carreteras que no son lo suficientemente auto explicativas.

El municipio de La Apartada adopta la aplicación de la normativa vigente y priorizara las zonas escolares y de alta convergencia peatonal para limitar la velocidad a 30 km/h.

Causa 3: Incumplimiento frecuente de los límites de velocidad por parte de losconductores.

En el año 2022, de acuerdo con cifras del SIMIT, se impusieron cerca de 376.109 órdenes de comparendo por el incumplimiento de los límites de velocidad (22 % del total de comparendos impuestos). Al respecto, existe un desconocimiento generalizado por parte de actores viales sobre los impactos que genera la velocidad en la seguridad vial, lo cual incentiva las conductas temerarias en las vías, al desconocer la velocidad como un factor de riesgo y los efectos de esta, considerando la vulnerabilidaddiferencial de los actores viales.

En este sentido, los conductores en su mayoría admiten abiertamente que exceden regularmente el límite de velocidad para adaptar su velocidad a la del tránsito en general, por prisa, gusto por conducir rápido, aburrimiento o por desconocimiento del límite de velocidad.

Finalmente, a pesar de que algunas medidas orientadas a la reducción de los límites de velocidad generan amplios beneficios en la disminución de la severidad de los siniestros,su implementación se enfrenta a retos relacionados con la aceptación por parte dela comunidad. A manera de ejemplo, algunas de estas soluciones implementadas en el contexto colombiano carecen de un debido acercamiento a las entidades territoriales y alas comunidades, lo cual se traduce en una falta de entendimiento del riesgo latente en las vías y pone en duda la efectividad de la intervención.

32 Ley 769 de 2002. Artículo 106 y 107. Límites de Velocidad en carreteras nacionales y departamentales.

33 Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. Artículo 74. Reducción de velocidad.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Fomentar la conducciónde vehículos a velocidades seguras en lasvías.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer lineamientos y capacidades técnicas para la definición de límites de velocidad adecuados en elpaís.	Actualizar la metodología para el establecimiento de la velocidad límite envías.	Actualización de la metodología para la definición de límites de velocidad adecuados para vías urbanas, rurales o interurbanas y pasos urbanos, de tal forma que dichos límites sean coherentes con el entorno, la funcionalidad de la vía y los actores viales que allí circulan.
	Asistir técnicamente al Municipio en la definición de límites de velocidad adecuados.	Implementación de un programa de capacitación orientado a la definición de límites de velocidad adecuados, coherentes con el entorno, la infraestructura y los actores viales.
	Evaluar y orientar la redefinición de límites de velocidad de acuerdo con las condiciones del entorno.	Análisis de los límites de velocidad establecidos en un conjunto de tramos viales priorizados en función de los criterios de seguridad vial vigentes. Orientación a las entidades competentes en la revisión y actualización de límites, asícomo en el desarrollo de medidas para el cumplimiento de los límites de velocidad.
2. Promover la gestión de	Formular el Programa Gestión de Velocidad.	Formulación de un programa para identificar y visibilizar estrategias y accionesintegrales que favorezcan el ejercicio de una movilidad a velocidades seguras.

estrategias integrales para el cumplimiento de velocidades seguras en las vías	Asistir técnicamente a la alcaldía en la implementación de medidas integrales para la gestión de la velocidad.	Orientación a las entidades territoriales y empresas privadas para la gestión de la velocidad en el municipio y formulación de lineamientos para la implementación de intervencionesen la infraestructura vial y al uso de recursos tecnológicos acciones de control, pedagogía, comunicación, y gestión social, entre otros que favorezcan una clara comprensión de la velocidad por parte delos actores viales.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
2. Promover la gestión de estrategias Integrales para el cumplimiento de velocidades seguras en las vías.	Estructurar la política pública de gestión de velocidad en el marco de las políticas deseguridad vial.	Formulación de una política pública que permita posicionar la velocidad como un pilar fundamental de la seguridad vial en el territorio nacional.
3. Impulsar el cumplimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores.	Capacitar y sensibilizar a los actores viales más vulnerables y a los conductores sobre los efectos de la velocidad y la importancia de incorporar hábitos de respeto a los límites de velocidad.	Desarrollo y difusión de orientaciones pedagógicas que promuevan el cumplimiento de los límites de velocidad, así como la sensibilización a los actores viales de los riesgos asociados al exceso dela velocidad.
	Analizar el uso de tecnologías e innovaciones para la gestión de la velocidad en el municipio.	Investigación sobre el uso de tecnologías existentes enfocadas en favorecer el cumplimiento de límites de velocidad y, de ser viable, emitir recomendaciones pertinentes para su implementación en el país.

Vehículos seguros

Mientras que en el año 2000 en Colombia había 2,6 millones de vehículos, para el año 2019 la cifra ascendió a 16,8 millones, lo cual equivale a un crecimiento medio anual de 9,8 % durante dos décadas. Para el año 2023 la suma de vehículos esta próxima a los 4 millones. Así las cosas, en el año 2002 había 85 vehículos por cada 1.000 habitantes, para el año 2023 esta cifra fue aproximadamente 4,5 veces mayor.

Al respecto, la tipología vehicular de mayor crecimiento en Colombia ha sido la motocicleta, que después del año 2008 supera en cantidad a todas las demás tipologías; a partir de 2010 equivale a más de la mitad del parque vehicular, y en 2024 se acerca al 70 % de participación.

34 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «1. Velocidades».

Frente a la participación de los vehículos enla seguridad vial, se evidencian problemáticasque dificultan la protección de los actores viales, las cuales se relacionan con las tecnologías y procesos de los vehículos nuevos y de los vehículos que se encuentranen operación en el país.

Tecnologías y procesos de altoreconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país

Diagnóstico

La Declaración de Estocolmo por el decenio de la seguridad vial 2020-2030 reconoce que las tecnologías de seguridad de los vehículos se encuentran entre las más efectivas para salvar vidas; no obstante, la disponibilidad de estas tecnologías en los vehículos nuevos que entran a circular en Colombia es insuficientepara reducir la probabilidad de siniestros o mitigar la severidad de lesiones.

Esta problemática se manifiesta de formaparticular en las principales tipologías vehiculares presentes en el país, como seexpone a continuación:

Bicicletas y trici móviles: por su estructura y forma, las bicicletas y tricimóviles ofrecen unaprotección mínima a sus usuarios en caso de un siniestro vial. Al respecto, el número de fallecidos en siniestros viales que involucran bicicletas, la ubican como la tercera tipología vehicular con mayor cantidad de fatalidades en Colombia.

Lo anterior sumado a la baja visibilidad de estos actores en las vías, especialmente enla noche y en zonas de baja luminosidad conlleva a que las condiciones de desempeñode estos vehículos cobren especial relevancia. En este sentido, de acuerdo con el ONSV, en el año 2021, el 22 % de las fatalidades en bicicleta se presentaron entre las 06:00 p.m. ylas 06:00 a.m.

Motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos: en marzo del 2019, Colombia adoptó el primer reglamento técnico de vehículos (Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte), cuyas exigenciasse articulan con los mayores referentes internacionales. En dicha resolución se requiere que los cascos para motociclistas cumplan con los estándares de Naciones Unidas y Estados Unidos para poder ser comercializados en el país.

Si bien dicha normatividad representa un avance, la escasa protección física que ofrecenestas tipologías vehiculares, aumenta los riesgos para sus ocupantes, lo cual sumado a las debilidades en sus sistemas de seguridad pasiva y activa dificultan la seguridad para los actores viales que se desplazan en estos medios de transporte.

En efecto, durante el 2022, 5.840 personas fallecieron en siniestros que involucraban estetipo de vehículos, acumulando el 59,7 % del total de fallecidos en siniestros viales. De las colisiones, 994 fueron contra objetos fijos, 751 contra vehículos de carga, 808 contravehículos particulares y 673 contra otras motocicletas.

Vehículos de servicio público de pasajeros:mediante la Resolución 3753 de 2015 del Ministerio de Transporte se establece el reglamento técnico para vehículos de serviciopúblico de pasajeros, el cual contiene las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, con el fin de, entre otros, minimizar los riesgos para la integridad de las personas.

El transporte público de pasajeros es el servicio que ofrece menor riesgo de fatalidada sus usuarios, de tal forma que, de acuerdo con las cifras del ONSV, durante el 2021, fallecieron 95 usuarios de este tipo de transporte, cifra que representa el 1,3 % del total de fallecidos en siniestros viales enel país. No obstante, la afectación a otros actores viales que se desplazan en otros medios de transporte, pero que colisionan con estos vehículos es mayor, pues en el mismo periodo, fallecieron 340 actores viales por colisiones con vehículos asociados a este servicio público, cifra que correspondeal 4,7 % de los fallecimientos totales en las vías, distribuidas de la siguiente forma: 51,7 % motociclistas, 25,3 % peatones, 11,5 % ciclistasy 8,5 % ocupantes de vehículos particulares.

Si bien se identifica una baja afectación a sus usuarios, en la actualidad se presentaheterogeneidad en la determinación de requerimientos técnicos y métodos de ensayopara evaluar dichos requerimientos. Este aspecto dificulta la evaluación efectiva del desempeño de seguridad de los vehículos deservicio público de transporte de pasajeros.

Vehículos de servicio de carga: la Resolución 4100 de 2004 determina los pesos y dimensiones para los vehículos de carga y la Resolución 3572 de 2015 les estableceel equipamiento obligatorio de frenos ABS,bolsas de aire frontal y apoya cabezas. Así mismo, mediante reglamento técnico se han establecido requisitos para algunos componentes como los cinturones de seguridad, acristalamientos, llantas, frenos ycintas retro reflectivas.

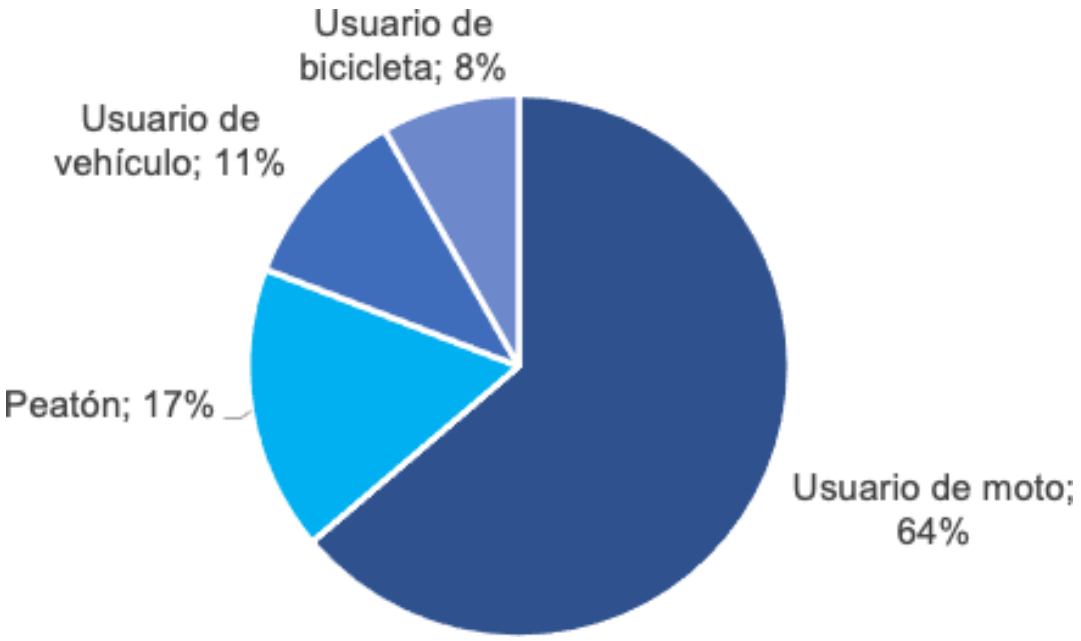
Lo anterior, sumado a la configuración físicadel vehículo permiten que el transporte de carga sea una de las modalidades de mayorseguridad vial en Colombia para sus ocupantes; no obstante, aún se presentan dificultades en materia de requerimientos técnicos que permitan reducir el riesgo a los que exponen sus ocupantes y los actoresviales que transitan alrededor de estos vehículos.

Durante el 2022, 185 ocupantes de estosvehículos fallecieron en siniestros viales, es decir, 2,5 % del total de fallecidos en Colombia. No obstante, 1.177 personas involucradas en colisiones con vehículos de carga perdieron su vida, cifra que representa el 16,2 % de los fallecimientos totales en dichoaño.

35 Resolución 1080 de 2019: por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares.

36 Resolución 3753 de 2015, “Por lo cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones.” modificada por la Resolución 4200 de 2016 “Por lo cual se modifica y adiciona la Resolución 3753 de 2015 y se dictan otras disposiciones”.

Ilustración. Condición de actores viales fallecidos por colisiones con vehículosde transporte de carga, 2021.



Fuente: ANSV, 2022

Automóviles, camionetas y camperos:

El artículo 28 del Código Nacional de Tránsito Terrestre establece las condiciones mínimas que deben tener los vehículos paratransitar en el territorio nacional en términosde seguridad activa y pasiva. Así mismo, Colombia cuenta con reglamentos técnicos que establecen requisitos para algunos componentes vehiculares de seguridad pasiva(cinturones de seguridad y acristalamientos) y de seguridad activa, (llantas y frenos), así comocon la precitada Resolución 3752 de 2015.

Las anteriores herramientas constituyen un avance importante para la circulación de vehículos seguros en el país; sin embargo, los automóviles, camionetas y camperos que se comercializan en el país no incluyenrequerimientos de desempeño de dichas herramientas u otras consideradas esenciales para reducir la probabilidad de ocurrencia desiniestros o de sufrir lesiones graves y fatales.

Al respecto, de acuerdo con el ONSV, durante el 2021, 565 ocupantes de este tipo de vehículos fallecieron en siniestros.No obstante, en este periodo fallecieron 808 motociclistas que colisionaron con automóviles, camionetas y camperos, 493peatones y 129 ciclistas.

37 Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, “Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga para su operación normal en la red vial a nivel nacional”.

38 Resolución 3752 de 2015 del Ministerio de Transporte ““Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques”.

Vehículos de micro movilidad o con propulsión asistida: estas tipologías vehiculares con sistemas de propulsión asistida(p. ej. patinetas, segway, triciclos, entre otros), interactúan con otros de mayores dimensiones y cuyos desplazamientos alcanzan mayores velocidades (p. ej. motos, carros particulares, buses y camiones, entreotros), de tal forma que, ante una colisión, sus usuarios podrían estar expuestos a sufrirlesiones de alta severidad.

Sobre el particular es preciso señalar que las características físicas de estos vehículos dificultan la protección de sus usuarios frentea la ocurrencia de siniestros viales. Así mismo, estas tipologías no cuentan con una definiciónde requerimientos de desempeño, y carecen de una adecuada matrícula, por lo cual, en las estadísticas nacionales de siniestros viales, solo aparecen cifras de siniestralidad asociadas a los segways.

Al respecto, de acuerdo con el ONSV, entre los años 2014 y 2019 se presentaron5 víctimas fatales cuyo medio de desplazamiento correspondía a segways.

Maquinaria agrícola, industrial y de construcción: en comparación con las tipologías vehiculares convencionales, los requisitos de seguridad exigidos a los vehículos de maquinaria (p. ej. tractores, excavadoras, entre otros) y a sus componentes son menores, situación que favorece la exposición a lesiones de los conductores de estos vehículos y de quienes colisionan con ellos. Así las cosas, se encuentran ausencias o insuficiencias en los requerimientos de desempeño en elementos de retención, llantas, frenos, sistemas de iluminación, entreotros.

En el municipio de La Aparatada se necesita hacer un inventario de maquinaria agrícola.

39 "segway…vehículo de transporte personal ligero, giroscópico, eléctrico y de dos ruedas con auto-balanceo controlado por unmicroprocesador integrado en el mismo (Entourway, 2016).

40 Dentro de la normatividad vigente se cuenta con normas técnicas de cumplimiento voluntario tales como la NTC 2715-1990 y la NTC 2627-1989 en la que se establecen los lineamientos para los enganches para tractores y para los Rines utilizados para la colocación de las llantas en tractores y maquinaria agrícola.

De acuerdo con datos del ONSV, en el periodo comprendido entre los años 2014 y 2021, se registraron 149 fallecidos en siniestrosen donde se vieron involucrados este tipo de vehículos.

En virtud de lo expuesto, los sistemas de seguridad pasiva y activa de las diferentes tipologías vehiculares que ingresan al mercadocolombiano, así como de sus componentes, son insuficientes frente a las tecnologías que han demostrado ser eficientes para la reducción de lesionados y fallecidos en siniestros viales.

La anterior problemática en las diferentes tipologías vehiculares mencionadas se asocia alas siguientes causas:

Causa 1: Ausentes, insuficientes o desactualizados requisitos de desempeño paravehículos nuevos

Algunas tipologías vehiculares carecen de requerimientos normativos a través de los cuales se les exija el cumplimiento de un desempeño adecuado para la seguridad vial, como es el caso de las bicicletas, motocicletasy vehículos de propulsión asistida. Situación similar se presenta con los elementos de protección personal, con excepción de los cascos para motociclistas, los cuales, a pesar de no hacer parte del vehículo, aportan en la seguridad de los usuarios de estos vehículos.

Así mismo, se encuentra pendiente el desarrollo de los requisitos técnicos que favorezcan el buen funcionamiento de los sistemas o componentes de seguridad de los vehículos como sistemas antibloqueo de frenos, bolsas de aire frontal, apoyacabezas, así como de otros necesarios para proteger la vida de los ocupantes de los vehículos y dequienes pueden colisionar contra ellos.

Aunado a lo anterior, en el caso de las tipologías vehiculares cobijadas por reglamentos técnicos, la heterogeneidad en los requerimientos y métodos de ensayo dificulta la evaluación efectiva del desempeñode seguridad de estas tipologías.

Si bien, estos reglamentos técnicos establecenalgunos requisitos que favorecen la reducciónde las cifras de siniestralidad, de acuerdo con los análisis de impacto normativo realizados por la ANSV, estos instrumentos tienen debilidades en relación con la exigencia de evaluaciones integrales de desempeño de seguridad.

Causa 2: Débiles procesos dehomologación

El registro de un vehículo en Colombia para su posterior operación se realiza a través del proceso de homologación, el cual se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo establecido enel artículo 37 del Código Nacional de TránsitoTerrestre.

Actualmente, el Ministerio de Transporterealiza homologaciones para los vehículosde servicio público de pasajeros y públicoy particular de carga a partir de la confrontación de características de seguridady especificaciones técnicas presentadas por los importadores o fabricantes con losrequerimientos de la normatividad vigente.

Para el caso de los vehículos particulares depasajeros, el artículo 137 del Decreto 2150 de 199542 establece la figura de homologación automática, la cual permite que si el vehículo fue homologado por la autoridad competentedel país de origen no deberá pasar por el proceso de homologación de la autoridad colombiana.

Al respecto, la rigurosidad de los procesos de aprobación de los vehículos que puedencircular en Colombia puede ser fortalecida ycon ello reforzar la vigilancia al cumplimientode los estándares técnicos

de seguridad delparque automotor.

Así mismo, dicha confrontación se realiza mediante la revisión documental de las especificaciones presentadas en los planos, las cuales se soportan en declaraciones de primera parte. No obstante, las inspeccionesfísicas son eventuales y en mayor medida se implementan cuando se presentan dudas frente a la información suministrada.

Aunado a lo anterior, la heterogeneidad en losrequerimientos técnicos de algunas tipologías vehiculares, así como de sus sistemas y componentes genera dificultades para aplicar procesos estandarizados y eficientes de homologación que incluyan disposiciones y procedimientos efectivos de verificación, vigilancia y control de las condiciones de desempeño integral de seguridad vehicular.

Causa 3: Procesos de comercialización desarticulados con las necesidades de seguridad vial.

En materia de vehículos, el sector privado tiene la responsabilidad de informar a los consumidores de la disponibilidad de sistemas y componentes vehiculares enfocados en la seguridad activa y pasiva.

Teniendo en cuenta que los comercializadores tienen un gran margen de decisión con relación al equipamiento y características de seguridad incorporadas en los vehículos que ofrecen en el mercado, les asiste una corresponsabilidad en la circulación de un parque automotor más seguro.

Si bien, el mercado de forma voluntaria ha incorporado vehículos que cuentan con algunos componentes de seguridad activa y pasiva, en la actualidad, los elementos de seguridad en los vehículos son usualmente presentados como accesorios secundarios o elementos de lujo. Lo anterior deriva en una baja penetración en Colombia de vehículos con estándares técnicos que han demostrado ser eficientes en la reducción de cifras de siniestralidad, en especial para las tipologías asociadas a actores más vulnerables.

Por otra parte, las motocicletas, a pesarde ser el vehículo más joven del parque automotor que circula en Colombia, tienen un insuficiente nivel de equipamiento de frenos ABS. Lo anterior, si se tiene en cuentala importancia de este sistema para evitar siniestros.

41 Disponibles en: https://ansv.gov.co/es/atencion_ciudadania/participacion/consulta.

Ilustración. Comercialización de motocicletas con frenos ABS, 2018



Fuente: (Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia, 2019) y (Asociación Nacional de Movilidad Sostenible, 2018).

Para el caso de los automóviles, a 2017 en promedio el 66 % de los vehículos nuevos comercializados en Colombia tenían incorporados algunos sistemas de seguridad. En contraste, para el total de vehículos en uso, la incorporación de dichosestándares es de alrededor del 45 % (Furas, Ramos, Bhalla, & Garrido, 2019).

Tabla. Incorporación de sistemas de seguridad en automóviles en Colombia

	ABS	ESC	Cinturón de seguridad	Airbag frontal	Airbag lateral	Estructura lateral	Barra impacto lateral	Apoya cabezas
Disponibilidad en vehículos nuevos	79%	30%	96%	79%	26%	25%	98%	91%
Penetración estimada en el parque automotor	31%	15%	85%	40%	12%	10%	90%	80%

Fuente: ANVS a partir de (Furas, Ramos, Bhalla, & Garrido, 2019).

.

Causa 4: Consumidores desinformados

La participación de consumidores informadosque exijan al mercado la introducción de tecnologías vehiculares más seguras es necesaria para mejorar las tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, bajoun enfoque de corresponsabilidad (Furas, Ramos, Bhalla, & Garrido, 2019).

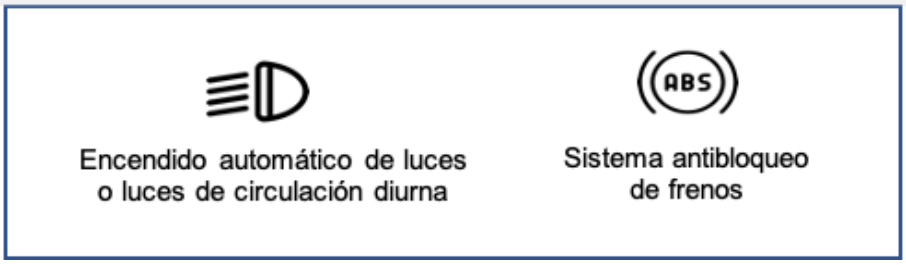
Una apuesta por contar con consumidoresinformados y exigentes es la Resolución 536de 2019 de la ANSV, que entró en vigor en 2020, la cual busca comprometer a la industria frente a su obligación de informar adecuadamente a los consumidores sobre la existencia o ausencia de los elementos de seguridad indicados.

Ilustración. Información de elementos de seguridad para vehículos de cuatro omás ruedas



Fuente: ANSV, 2022.

Ilustración. Información de elementos de seguridad para motocicletas



Fuente: ANSV, 2022.

Con frecuencia, las decisiones de compra de los vehículos en Colombia se basan principalmente en aspectos económicos y de confort, dejando en un segundo plano la seguridad. Esto debido a un desconocimientode tecnologías y estándares de seguridad vehicular, sus efectos frente a la protección de ocupantes o peatones, y en muchos casos, por considerarlos como accesorios prescindibles (Instituto de Salud Pública de laUniversidad Javeriana, 2020).

De acuerdo con lo anterior, se cuenta coninformación poco comprensible y confusao insuficientemente divulgada en relación con los elementos de seguridad presente o ausente, así como del impacto positivo

de estas tecnologías, lo cual dificulta su masificación en el mercado colombiano.

Causa 5: Dificultades en las actividadesde inspección, vigilancia y control

La Superintendencia de Industria y Comercio es la entidad que, en la actualidad, ejerce la inspección, vigilancia y control de reglamentos técnicos relacionados con autopartes vehiculares. Es importante precisarque los alcaldes municipales y distritales en sus respectivas jurisdicciones cuentan con las mismas facultades de control y vigilancia que las autoridades competentes.

Las actividades de vigilancia y control en materia de piezas y componentes vehiculares se realizan principalmente a través de la revisión documental de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), en la que se valida el documento que demuestra la conformidad del producto. Así mismo, estas acciones también son desarrolladas por la DIAN durante los procesos de control previo, simultáneo y posterior, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1074 de 2015 y Decreto 1165 de 2019.

No obstante, las inspecciones físicas realizadas a los sistemas y componentes vehiculares son inusuales y las actividades de vigilancia y control se aplican principalmente como resultado de las relaciones entre consumidores y proveedores. Así mismo, la participación de las autoridades en las inspecciones a los procesos de ensamble y comercialización es baja.

Lo anterior, sumado a la falta de claridad en los reglamentos técnicos y de capacitación al equipo inspector conlleva a débiles procesos de inspección, control y vigilancia por parte del Estado.

43 Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se venden en el país, la que deben llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Ascender hacia tecnologías

El Municipio posee una limitada comercialización de vehículos, debido a que no hay concesionarios en este, está atento a medidas legales nacionales para proceder a implementaciones de protección vehicular en usuarios. Se identifica que el único medio de comercialización directa legal esta por los concesionarios de motocicletas de municipios vecinos que distribuyen los mismos vehículos a nivel nacional, nada identifica que se entregaran vehículos motocicletas de condiciones seguras inferiores. Se presenta concesionarios de motocicletas y motocarros de las empresas AUTECO, UMA y AKT en municipios vecinos. Se aprecia comercialización libre de compra venta eventual de los mismos y talleres de mantenimiento satélites informales.

44 Artículo 62 de la Ley 1480 de 2011. «Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones.

45 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «2. Vehículos».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Implementar requisitos de desempeño para vehículos nuevos seguros	Definir requisitos técnicos de seguridad de los siguientes componentes o sistemas:	Sistemas de retención Acristalamientos Cintas retro reflectivas Llantas Sistemas de frenado Vehículos de transporte público Llantas para motocicletas Sistemas de frenado para motocicletas Sistemas de retención infantil Sistemas vehiculares de protección a ocupantes Sistemas anti empotramiento y dispositivos de protección lateral Elementos de protección personal para motociclistas Asientos, anclajes y apoyacabezas Sistemas vehiculares de protección a peatones Gestión de puntos ciegos vehiculares Cascos para ciclistas Dispositivos de iluminación de bicicletas Vehículos clase triciclos o tricimóviles

		Sistemas de advertencia de abandono de carril Dispositivos de iluminación yseñalización Prevención de incendios Dispositivos de control óptico Dispositivos mecánicos de acoplamiento Mecanismo de dirección Vehículos eléctricos Vehículos destinados a transporte de mercancías peligrosas Vehículos de micro movilidad Event Data Recorder Gestión de velocidad Vehículos de maquinaria agrícola, industrial y de construcción.

Condiciones de seguridad enlos vehículos que se encuentran en operación en el municipio.

Diagnóstico

Condiciones defectuosas o incorrectasen vehículos que se encuentran en circulación por el municipio pueden resultar peligrosas para sus ocupantes al generar riesgos de falla en los sistemas o componentes vehiculares, lo cual puede ocasionar siniestros viales con actores viales lesionados grave o fatalmente.

Esta problemática se encuentra asociadaprincipalmente a las siguientes causas:

Causa 1: Servicios de mantenimiento ysuministro de repuestos desarticulados con las buenas prácticas de seguridad vehicular

En La Apartada, la rigurosidad técnica de los servicios de mantenimiento y de distribuciónde autopartes prestados a los vehículos se ve afectada por la diversidad de prácticas presentes en algunos de los establecimientosdedicados a estas actividades, como las asignaciones de estos servicios a personal con insuficientes conocimientos técnicos, instalaciones o equipos inadecuados y comercialización y uso de autopartes de diversos orígenes.

Al respecto, los concesionarios y algunos talleres ofrecen servicios profesionalizados, al ejecutar buenas prácticas de mantenimiento y hacer uso de partes de recambio certificadas de acuerdo con las políticas de los fabricantes de vehículos. No obstante, existenestablecimientos en los que predomina la baja tecnificación de los procesos, el empirismoy poco control en la adquisición de repuestos.

Aunado a lo anterior, el sector de autopartes sufre los embates de un mercado creciente de piezas hurtadas a vehículos y del contrabando, lo que afecta la trazabilidad y control de los aspectos técnicos de sistemas y componentes.

Lo anterior deriva en la ejecución de servicios de mantenimiento y uso de autopartes deficientes que pueden afectar el funcionamiento seguro de los vehículos, y por lo tanto aumentar las probabilidades deocurrencia de siniestros viales.

La ausencia en el municipio de Centros de Diagnóstico automotor no aporta en la posibilidad de un control eficiente en los vehículos que circulan en el municipio.

Causa 2: Evasión y desactualización derevisión técnico - mecánica

La realización del proceso de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, (RTM), es una obligación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que tiene como propósito garantizar el correcto funcionamiento de los vehículos automotoresque circulan en el país.

La revisión técnico-mecánica se realiza de conformidad con las disposiciones establecidas en la Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte y las normas técnicas NTC 4194 (acústica), NTC 4788 (tipología carga), NTC 4231 y 4983 (Calidad del aire), la NTC-5375 (requisitos de la revisión) y la NTC 5385 (condiciones mínimaspersonal, instalaciones y equipos), entre otras.

Estos documentos son las herramientas quehan permitido estandarizar los procesos para alcanzar los fines buscados con la RTM; no obstante, se cuenta con incertidumbres sobrelas condiciones de desempeño seguro con lascuales circulan los vehículos automotores en el país.

De acuerdo con la Asociación Nacionalde Centros de Diagnóstico Automotor (ASOCDA), dicha situación se presenta por las disonancias de estas disposiciones frente ala evolución de la industria para la elaboraciónde las pruebas y mecanismos que favorezcanla fiabilidad de los resultados (ASOCDA, 2019); así mismo, la estructura de las pruebas exigidas es insuficiente para analizar el desempeño integral de un vehículoen movimiento.

Aunado a lo anterior, existe una problemática asociada a los niveles de evasión de la RTM, los cuales, de forma histórica, han estado por encima del 50 %. De forma particular, para el año 2021, el 50,6 % de los vehículosobligados a realizar la RTM evadieron esta obligación).

De manera esporádica en municipios cercanos como Cerete donde hay entidades homologadas o Ciénaga de Oro donde se acerca una empresa móvil que ofrece servicios de CDA, sin embargo no es suficiente y nada garantiza que los usuarios deseen realizar dicho procedimiento con la ausencia de control en tránsito.

46 Por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones

Objetivos y acciones

Objetivo general: Aumentar las condicionesde seguridad de los vehículos que se encuentran en operación en el municipio.

Objetivosespecíficos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer el esquema de revisión técnico-mecánica acorde con las buenas prácticas y estándares Internacionales.	Informar y sensibilizar a los conductores frente a la importancia y utilidad de la revisión técnico-mecánica para una Operación segura.	Formulación e implementación de una estrategia de comunicaciones para generar conocimiento y sensibilizar a los consumidores con respecto a la importancia y funcionamiento de la revisión técnico-mecánica.

47 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «2. Vehículos».

Infraestructura vial segura

La infraestructura vial del país se divide enel Sistema Nacional de Carreteras o red vial nacional (interurbanas o rurales) y las que se pueden definir como vías urbanas,estas últimas, administradas por los 1.122 municipios del país. En referencia con las vías del Sistema Nacional de Carreteras o red vial nacional, las cuales se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden,pueden corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritosespeciales o los municipios. Las vías de la red vial nacional cuentan con206.627 km de longitud, de los cuales 19.206km corresponden a la red vial de primer orden, 45.137 km a la red de segundo ordeny 142.284 km a la red de tercer orden. (Ministerio de Transporte, 2020).

En la actualidad, estas presentan retos que dificultan la reducción en las cifras de actoresviales lesionados y fallecidos en siniestros viales, por lo cual se requiere la identificaciónde dichos retos de cara a una eficiente formulación de alternativas de solución.

Así mismo, y ante el esperado aumento en este número de kilómetros de vías se requiereidentificar las debilidades que, desde las fases de diseño de los proyectos de infraestructuravial, tanto en las vías urbanas o rurales, dificultan el avance en las metas de seguridadvial.

El municipio cuenta la intervención de un tramo departamental que influye en la movilidad del municipio de manera significativa. Hasta el momento del proceso documental del PLSV es uno de los pocos municipios del departamento que le apunta al proceso de caracterización de vías donde vincula la red rural y municipal para el departamento de Córdoba. La conexión vial esta entre los municipios de Puerto Libertador, San José De Ure, Montelibano y Ayapel, siendo Ayapel principal destino turístico de la región.

48 La interpretación que se realiza es que las vías urbanas y las vías rurales, responden a criterios funcionales de las mismas vías, que a una definición precisa, sin que se pueda desconocer, como lo ha indicado el Ministerio de Transporte en oportunidades anteriores, que el elemento de ordenamiento territorial, esto es, la condición del suelo como urbano o rural, constituye un elemento que da el parámetro inicial para determinar si una vía es urbana o rural, pero sin que ello pueda leerse de manera separada al criterio de funcionalidad de la misma. Ver definiciones contenidas en el artículo 2.2.1.1 del Decreto 1077 de 2015.

Diseño, construcción, mejoramiento y conservación deinfraestructura vial segura

Diagnóstico

La infraestructura vial de Colombia ha favorecido el desarrollo socioeconómico delpaís al permitir la comunicación entre los diferentes territorios y sectores productivos,así como el acceso a los diferentes bienes y servicios que son requeridos por losciudadanos.

No obstante, características presentes en algunos corredores viales contribuyen a la ocurrencia de siniestros viales o ante estos sucesos, favorecen la generación de lesionesseveras.

Esta problemática se encuentra asociadaprincipalmente a las siguientes causas:

Causa 1: Debilidad en los instrumentosde diseño de la infraestructura vial

Colombia ha avanzado en la definición de instrumentos para el diseño de la infraestructura vial urbana y rural que hanfavorecido en mayor grado la movilidad interurbana al incorporar aspectos que mejoran las condiciones de seguridad y comodidad de los actores viales. Entre loslineamientos existentes se encuentra el Manual de diseño geométrico de carreteras 2008 y la Norma Colombiana de Diseño de Puentes CCP14.

Si bien, estos instrumentos permiten a las entidades concebir estas obras de transporte bajo parámetros uniformes de diseño, son aún escasos los lineamientos sobre seguridad vial y movilidad. Por lo tanto, la planeación, construcción y operación de las vías urbanasy rurales en el país, considera la seguridad vialcomo un aspecto transversal no prioritario.

Al respecto, la mayoría de los criterios actuales de diseño están dirigidos a proyectosviales interurbanos, por lo tanto, se carece deorientaciones para atender las necesidades particulares de los ámbitos urbanos, lo que genera diversidad de concepciones sobre el diseño de las vías urbanas. De acuerdo con el ONSV, durante el 2019 el 55 % de los siniestros viales se presentaron en la red vialurbana del país.

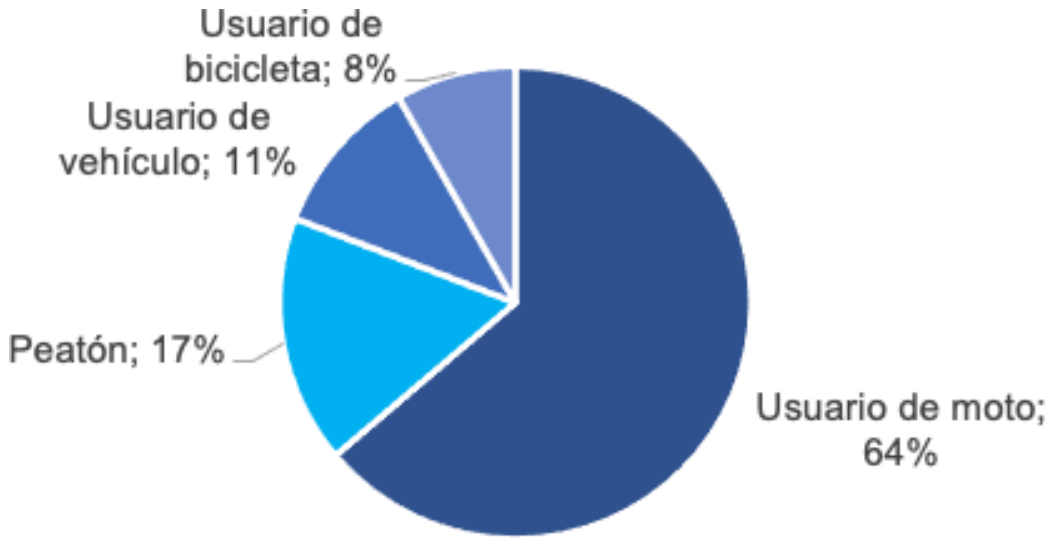
Es importante considerar que estos entornos se caracterizan por una mayor presencia delos actores viales más vulnerables, diversos tipos de equipamientos y mezclas en los usos del suelo que derivan en dinámicas de tránsito diferentes a las existentes en lascarreteras.

De forma adicional, se presentan retos relacionados con la consideración de zonaspara interacciones seguras entre vehículosde carga y actores viales. Al respecto, los usuarios del transporte de carga corresponden al 3 % del total de fallecidosen las vías del país; no obstante, en el 2019, 1.091 actores viales fallecieron al colisionar contra un vehículo de esta modalidad, lo cual representa cerca del 28 % de las personas que fallecieron en siniestros viales (ONSV, 2019), de los cuales, los motociclistas y peatones son los mayores afectados en las colisiones con estos vehículos.

49 Resolución 744 de 2009 del Ministerio de Transporte: por la cual se actualiza el Manual de Diseño Geo-métrico para Carreteras.

50 Resolución 108 de 2015 del Ministerio de Transporte: por la cual se actualiza el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes y se adopta como 'Norma Colombiana de Diseño de Puentes CCP-2014.

Ilustración. Tipos de actores viales que fallecieron en colisiones con vehículosde transporte de carga, 2021



Fuente: ANSV, 2022, a partir de cifras del ONSV.

En este sentido, en la infraestructura vial delpaís son insuficientes las características o elementos destinados a facilitar la operaciónsegura de estos vehículos. Así las cosas, la ausencia de zonas de rebase segura, anchosde bermas adecuados, bahías de parqueo, las fallas en la planificación y desarrollo de zonas de cargue y descargue, entre otros, propician siniestros viales e interacciones inseguras entre los vehículos de carga y losdemás actores de las vías, con un riesgo alto de lesiones graves y fatales para estos últimosdebido a las dimensiones y pesos de los vehículos tipo camión.

Causa 2: Insuficiente consideración delos actores viales más vulnerables

En Colombia, la infraestructura vial está diseñada principalmente para el tránsito de vehículos de cuatro o más ruedas, y enmenor proporción han sido consideradas las necesidades de los actores viales más vulnerables como los peatones, ciclistas ymotociclistas. Para el año 2019, cerca del 86 % de las fatalidades por siniestros vialesocurridas en Colombia correspondieron a estos actores viales (ONSV, 2020).

Si bien, la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas presenta lineamientospara el diseño de infraestructura destinada a los ciclistas, aún persisten limitaciones deconectividad, accesibilidad y comodidad para los usuarios de la bicicleta a lo largo delas redes viales, así como deficiencias en el mantenimiento de las redes existentes. En relación con la seguridad vial de los peatones, existen especificaciones de diseño de infraestructura peatonal implementados por diversas instituciones territoriales; no obstante, el país carece de lineamientos generales y se han evidenciado proyectos de infraestructura que desconocen medidas parael tránsito seguro de peatones.

Finalmente, algunas características de las vías exponen a los motociclistas a riesgos de siniestralidad y de sufrir lesiones graveso fatales. En este aspecto, se destacan condiciones desfavorables en la superficie

de rodadura ocasionadas por el deterioro del pavimento o deficiencias en la demarcación vial, así como la presencia de objetos fijos peligrosos, los cuales se identificaron como la causa principal del 22 % de los fallecimientosde motociclistas en las vías en el 2019 (ONSV,2020).

Así mismo, respecto al desarrollo de infraestructuras exclusivas para este tipo de actores tales como motovías y vías segregadas, el país carece de evaluaciones e investigaciones que orienten su implementación.

Causa 3: Limitadas evaluaciones, auditorías e inspecciones a las condiciones deseguridad vial de la infraestructura.

A pesar de la importancia de realizar auditorías, inspecciones y evaluaciones de seguridad a la infraestructura vial para reducir siniestros viales, en el país se presenta un déficit notable de este tipo de instrumentos. Al respecto, un estudio que analizó una muestra de vías concesionadas determinó que el 60 % de estos proyectos realizan auditorías en la etapa de diseño y el 40 % desarrolla inspecciones en la etapa de operación; no obstante, ninguna concesión de las analizadas realiza auditorías o inspecciones en todas lasetapas del proyecto (Gómez & Umaña, 2016).

Aunado a lo anterior, los requerimientos contractuales prescinden de requerimientos para la realización de auditorías e inspecciones. Con base en una revisión hecha por la ANSV, se evidenció que la última ola de concesiones de cuarta generación y la primera ola de quinta generación se encuentran desprovistas de aspectos relacionados con la frecuencia y cantidad de auditorías e inspecciones por desarrollar.

Es importante resaltar que, con el fin de suministrar lineamientos para la elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vialy orientar a los responsables de los proyectosviales sobre la relevancia de esta actividad para el diseño, construcción y operación de vías seguras, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial adoptaron la «Metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vialpara Colombia». Este documento respalda la consideración de todos los actores viales, en especial de los más vulnerables, a través de la promoción de la incorporación de aspectos de seguridad vial necesarios para reducir muertes y lesiones graves en las vías

51 Adoptada a través de Resolución 3258 de 2018 del Ministerio de Transporte.

No obstante, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la reglamentación nacional respecto a las entidades responsables, las vías que deben ser auditadas e inspeccionadas, los auditores, el presupuesto asociado, las consecuencias de su incumplimiento, entre otros aspectos son incipientes (BID, 2018).

De forma adicional, se presenta un débil esquema de seguimiento a los planes de mejoramiento derivados de estos instrumentos. En este sentido, se desconocenlos hallazgos encontrados en las auditorías e inspecciones, así como los planes de mejoraidentificados y su nivel de implementación.

En materia de evaluaciones, el Gobierno soloha evaluado 10.988 km de vías de primer orden (el 5 % del total de carreteras). Esta evaluación fue realizada bajo la metodología iRAP y reflejó las críticas condiciones de seguridad vial de las carreteras, donde se obtuvo un puntaje promedio de 12,9 puntos (dos estrellas) (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2013).

Causa 4: Presencia de zonas lateralesintransitables y con condiciones u objetos de peligro

En Colombia, los actores viales encuentranen los costados o medianas de las vías, condiciones u elementos que, ante una eventual pérdida del control del vehículo, dificultan la reincorporación a la calzada o ladetección segura.

Al respecto, Colombia cuenta con las Resoluciones 1376 de 2014 y 108 del 2015del Ministerio de Transporte las cuales contienen las especificaciones técnicas que deben cumplir las defensas metálicas,defensas de concreto y las barandas parapuentes. No obstante, aspectos como la instalación de sistemas de contención vehicular con elementos inseguros o con diseños desarticulados con las condicionesde la vía o del tránsito vehicular, así comola ausencia de estos dispositivos en zonas de riesgo han ocasionado lesiones graves yfatales en los actores viales.

Así mismo, el país carece de lineamientos técnicos que orienten el diseño de zonas laterales recuperables, traspasables, o con objetos fijos abatibles que no representen un riesgo en el caso de ser impactados por unvehículo errante.

52 Resolución 20213040035705 del Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Agosto 17 de 2021.

53 El iRAP es un programa Internacional de evaluación de carreteras, que consiste en inspeccionar vías con una metodología propia, cuyo resultado es una clasificación por estrellas, así como planes de inversión para vías más seguras

54 Resolución 1376 de 2014 del Ministerio de Transporte: Por la cual se actualizan las Especificaciones generales de construcción para carreteras. Resolución 108 de 2015 del Ministerio de Transporte: Por la cual se actualiza el código colombiano de diseño sísmico de puentes y se adopta como “Norma colombiana de diseño de puentes CCP-2014”.

Al respecto, de acuerdo con el ONSV, en el año 2021 cerca del 28 % de los fallecimientosen siniestros viales ocurrieron en eventos deun solo vehículo. Esta cifra corresponde a cerca de 2.000 personas que en este periodo perdieron su vida al chocar con objetos como árboles, sistemasde contención vehicular, inmuebles, muros, postes y otros objetos fijos, o al caer a precipicios, cuerpos de agua o por volcamiento del vehículo.

Ilustración. Distribución de fallecimientos según tipo de siniestro vial, 2021



Fuente: ANSV, 2022 a partir de cifras del ONSV.

Causa 5: Escasas intervenciones para favorecer el tránsito con velocidades seguras

A pesar de los beneficios que en materia de seguridad vial generan las intervencionesorientadas a la operación de calles seguras(p. ej. tránsito calmado, urbanismo táctico, placemaking, calles compartidas, entre otras), la masificación de este tipo de intervencionesen el país se encuentra limitada.

Al respecto, lineamientos que orienten su diseño, implementación y seguimientoarmonizados con la reglamentación de señalización vial son inexistentes en el país.Así mismo, los ejercicios de evaluación de impacto son incipientes, lo cual limita la difusión de experiencias exitosas (Méndez, 2011). Lo anterior, sumado a debilidades en materia de socialización para la concepciónparticipativa en estas intervenciones ha dificultado su aceptación en la comunidad ypor lo tanto su implementación.

Aunado a esto, en la planeación de nuevos proyectos viales se tiene una débil consideración de este tipo de intervenciones,en parte debido a su falta de inclusión en instrumentos de diseño, planificacióny gestión territorial, lo que ha generado soluciones de pacificación fundamentadasen señalización vial, sin considerar infraestructuras más permanentes.

Causa 6: Presencia de condiciones inseguras de acceso al transporte público depasajeros

De acuerdo con las cifras del ONSV, el transporte público es uno de los medios másseguros para los pasajeros, de tal forma queen el año 2021 el porcentaje de usuarios de transporte público fallecidos representó el 1,3 % respecto del número total de fallecimientosen las vías del país.

Es importante destacar que la Política Nacional de Transporte Urbano favoreció la operación de sistemas de transporte público colectivos y masivos seguros al reducir prácticas habituales en los esquemastradicionales del transporte en los cuales seponía en riesgo la integridad de los pasajeros (p. ej. guerra del centavo, ascenso y descensode pasajeros en puntos no autorizados, pagode tarifas en efectivo, entre otras).

Si bien se cuenta con un panorama positivo,las condiciones de acceso de los pasajeros a los vehículos de los sistemas de transporte urbano e interurbano en ocasiones exponena los usuarios de estos sistemas y a otros actores viales a riesgos de siniestralidad vial. Lo anterior debido a la ausencia tanto de infraestructura instalada como de lineamientos para su diseño, que permitarealizar estas maniobras de forma segura, a su indebida ubicación o a las debilidades en materia de control y vigilancia frente a lanegativa de conductores y pasajeros de usarestas instalaciones.

En otras situaciones, la disposición de infraestructura especializada para estos sistemas (terminales, portales, carriles exclusivos, entre otros) desconoce elementosque permitan el acceso seguro a ella o que reducen conductas o comportamientos riesgosos por parte de sus usuarios.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Proteger la vida desdeel diseño, construcción, mejoramiento yconservación de la infraestructura vial.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura	Actualizar los lineamientos técnicos para mejorar la geometría de la infraestructura vial	Actualización de los lineamientos vigentes de diseño geométrico vial en armonización con estándares técnicos internacionales, incorporando la seguridad vial como premisa prioritaria del diseño, teniendo especial consideración de los actores viales más vulnerables

55 Documento CONPES 3260. Política Nacional de Transporte urbano y masivo. 2003.

56 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «3. Infraestructura».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer la planificación y el diseño de infraestructura vial segura.	Definir lineamientos técnicos para mejorar la geometría de la infraestructura vial urbana.	Definición de lineamientos técnicos de diseño geométrico para vías urbanas, incorporando la seguridad vial como premisa prioritaria del diseño, teniendo especial consideración de los actores viales más vulnerables.
	Definir lineamientos técnicos para fortalecer el diseño y operación de túneles y obras subterráneas con especial consideración de la seguridad vial.	Definición de lineamientos técnicos de diseño de túneles y obras subterráneas en armonización con estándares técnicos internacionales, incorporando la seguridad vial como premisa prioritaria.
	Actualizar los lineamientos técnicos para el diseño de puentes.	Actualización del Código Colombiano de Puentes, en el cual se definan criterios de diseño con énfasis en la seguridad vial.
	Actualizar los lineamientos para la inspección de infraestructura del entorno vial.	Actualización de los manuales de inspección de obras incorporando criterios de revisión relacionados con la seguridad vial.
	Definir lineamientos técnicos para la implementación de medidas de mitigación de atropellamiento de fauna.	Diseño de lineamientos para la mitigación del atropellamiento de animales en la infraestructura vial del país a partir del análisis de buenas prácticas internacionales y nacionales que puedan ser aplicables al contexto colombiano.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
2. Incorporar las necesidades de los actores viales más vulnerables en el diseño y operación de la infraestructura vial.	Definir lineamientos técnicos para la identificación y operación de pasos peatonales seguros.	Formulación de lineamientos para la identificación y operación de pasos peatonales seguros, de tal forma que la vulnerabilidad de los peatones, los principios del enfoque Sistema Seguro, la accesibilidad de personas en condición de discapacidad y los factores de riesgo de la seguridad vial sean considerados como criterios prioritarios en la selección,diseño e implementación de dichos pasos (puentes, túneles peatonales, pasos a nivel, u otros).
	Definir lineamientos para la implementación de infraestructura parala protección de motociclistas.	Definición de lineamientos y buenas prácticas en materia de seguridad vial para la implementación infraestructura para la protección de motociclistas.
	Definir lineamientos para la implementación de infraestructura parala protección de ciclistas.	Definición de lineamientos y buenas prácticas en materia de seguridad vial para la implementación infraestructura para la protección de ciclistas.
	Definir lineamientos para la implementación de infraestructura parala protección de peatones.	Definición de lineamientos y buenas prácticas en materia de seguridad vial para la implementación infraestructura para la protección de peatones.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
3. Gestionar condiciones de riesgo en la infraestructura vial.	Implementar el programa de auditorías, inspecciones y Generar conocimientos en la ejecución de auditorías e inspección de seguridad vial	Ejecución de un programa de auditorías, inspecciones y evaluaciones de seguridad vial para identificar los riesgos en los tramos de infraestructura priorizados. Como resultado del programa, se identificarán Realización de actividades de capacitación en auditorías e inspecciones de seguridad vial en el territorio nacional Mejora en la señalización vial
	Generar condiciones para mejorar el desempeño de los sistemas de contención vehicular	Diseño e implementación de la alternativa de actuación que, en armonización con estándares internacionalmente reconocidos, permita la mejora del desempeño de los Sistemas de contención vehicular – reductores, estoperoles y resaltos.
		Definición de lineamientos técnicos que, articulados con la normatividad nacional y las

		buenas prácticas internacionales, orienten a las autoridades en la toma de decisiones relacionadas con la identificación de tramos y zonas en los que se requiere la instalación de sistemas de contención vehicular, así como las características técnicas recomendadas para la contención y re direccionamiento seguro de los vehículos, y la instalación y mantenimiento de estos dispositivos.
		Definición de lineamientos técnicos que, articulados con la normatividad nacional y las buenas prácticas internacionales, orienten a las autoridades en la toma de decisiones relacionadas con la identificación de tramos y zonas en los que se requiere la instalación de sistemas de contención vehicular, así como las características técnicas recomendadas para la contención y re direccionamiento seguro de los vehículos, y la instalación y mantenimiento de estos dispositivos.

El municipio con el diseño del proyecto presenta un inventario de señalización que permite actualizar, reemplazar e implementar la señalización vertical y horizontal en el casco urbano.
ANEXAR INVENTARIO DE SEÑALIZACION VIAL

Riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad

Diagnóstico

En las vías del país existen puntos, tramoso sectores en los cuales los siniestros vialesson recurrentes debido a la presencia de condiciones riesgosas para los actores viales (p. ej. curvas restrictivas, intersecciones peligrosas, pendientes inadecuadas, zonas de neblina, tránsito a altas velocidades, estado inadecuado del pavimento, entre otros).

Al respecto, se estima que en la red vial nacional de primer podrían existir cerca de 5.000 puntos críticos con más de 85.000 condiciones peligrosas para los actores viales (Superintendencia de Transporte, 2019). Por su parte, con relación a las zonasurbanas, según datos preliminares y bajo la metodología del ONSV, se estima la existenciade aproximadamente 3.330 puntos críticos.

Aunado a lo anterior, la infraestructura vial del país cuenta con condiciones que aumentan la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales. En este sentido, la red vial no concesionada es prueba de dichascondiciones, en la cual el 17,9 % de la redpavimentada y el 44,6 % de la red no pavimentada se encuentran en mal estado(Invías, 2020).

Esta problemática se encuentra asociadaprincipalmente a la siguiente causa:

a. Causa 1: Debilidades frente a la implementación de estrategias efectivas deactuación.

Aunque existen diferentes tratamientos parala intervención de estos puntos críticos, su implementación en ocasiones es poco efectiva debido a situaciones como falta de conocimiento de las autoridades sobre el tratamiento idóneo, falta de experiencia en la instalación y el mantenimiento de las intervenciones de mejora, diferencias de lascondiciones locales, desconocimiento del contexto por parte de los actores viales y baja aceptación de la comunidad (AsociaciónMundial de la Carretera, 2003). Al respecto, la ANSV ha apoyado a las entidades territoriales a partir de la intervención de 280 puntos críticos a travésdel programa Pequeñas Grandes Obras e igualmente las entidades territoriales aportan recursos para la intervención y tratamiento de estos. Así mismo, la Superintendencia de Transporte ejecutael programa de seguimiento a sectores críticos de siniestralidad, a través del cual identifica la presencia de dichos sectores en vías concesionadas y realiza un proceso de requerimiento de acciones y seguimiento parareducir los factores de riesgo evidenciados.

Si bien, el Gobierno nacional adelanta acciones constantes y oportunas para reducirla presencia de puntos y sectores críticos de siniestralidad en las vías a su cargo y, así mismo, invierte esfuerzos en apoyar a las entidades territoriales para la gestión de estaproblemática, la multiplicidad de estos puntos críticos y la limitación de recursos para atenderlos se suman a los retos para reducir la magnitud del problema.

El municipio presenta puntos de alto riesgo, como sectores con fallas geológicas en la vía, poca visibilidad, pero para la ANSV están contemplados como críticos de intervención inmediata. Será ideal lograr la intervención e identificación de los mismos para establecer estrategias de mejora o identificación pública.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Mitigar el riesgo enpuntos, tramos y sectores críticos desiniestralidad.

57 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «3. Infraestructura».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos y áreas críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos.	Implementar intervenciones de seguridad vial en sitios críticos de siniestralidad.	Implementación de un programa de intervenciones de seguridad vial de alto impacto y bajo costo mediante infraestructura específica en sitios críticos de siniestralidad en vías urbanas e interurbanas con especial consideración de la movilidad segura de los actores más vulnerables.
	Visibilizar puntos críticos de siniestralidad en el municipio.	Puesta en marcha de un sistema o herramienta tecnológica que visibilice los puntos críticos de siniestralidad en el territorio nacional con el fin de promover la priorización de acciones, estrategias y recursos de intervención por parte de los administradores viales en aquellos sitios de mayor criticidad.
	Difundir la presencia de puntos críticos de siniestralidad a los actores viales.	Difusión a los actores viales de información correspondiente a puntos críticos de siniestralidad a través de una herramienta tecnológica que genere alertas, durante la conducción,relacionadas con la ubicación o proximidad de dichos puntos.
	Generar conocimiento en la atención de puntos críticos de siniestralidad.	Realización de actividades de formación y difusión en la priorización e intervención de puntos críticos de siniestralidad vial dirigida a entidades administradoras de la infraestructura vial.
	Incorporar mejores prácticas de seguridad vial en los contratos de	Incorporación en los contratos de concesiones de requerimientos para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de infraestructura segura.

	concesiones y pavimentación nueva en el municipio.	

Objetivosespecíficos	Acción	Descripción general
1. Implementar programas para mejorarlas condiciones de seguridad de los Puntos y áreas críticos de siniestralidad y favorecer la mitigaciónde riesgos.	Identificar mecanismos de inversión y participación privada en la implementación de medidas de infraestructura segura.	Formulación de recomendaciones para la atracción de capital destinado a la implementación de obras que mitiguen los riesgos de siniestralidad.

Dispositivos y señalización parala infraestructura segura

Diagnóstico

La infraestructura vial del municipio cuenta con elementos cuyo objetivo es favorecer la circulación segura de los actores viales tales como las demarcaciones horizontales, señalesverticales, reductores de velocidad, entre otros.

En ocasiones, estos componentes presentancondiciones de diseño o de instalación que los convierten en elementos de riesgo para los actores viales o dificultan el cumplimientode los fines para los cuales fueron instalados.

Esta problemática se encuentra asociadaprincipalmente a las siguientes causas:

Causa 1: Insuficientes o desactualizadosrequisitos de desempeño para dispositivos y señalización de la infraestructura vial.

Las principales características técnicas de los dispositivos de seguridad vial se encuentran contenidas en el Manual de señalización vial, resolución 1885 de 2015, especificaciones generales de construcción de Carreteras, así como en algunas normas técnicas colombianas (NTC).

A pesar de los lineamientos en la materia,algunos aspectos relacionados con el desempeño de estos elementos tales como sudurabilidad, adherencia y retrorreflectividad dificultan el cumplimiento de los objetivos con los cuales se instalan estos elementos o,en algunos casos, su presencia ha generado riesgos para los actores viales, de forma particular, para aquellos que circulan en motocicletas y bicicletas, al no considerar las condiciones particulares de operación, entorno de la vía en la que se usan estos dispositivos, falta de seguimiento o evaluacióndel impacto seguridad vial.

58 Ministerio de Transporte, Resolución 1885 de 2015

59 NTC 4744 - Aplicación de materiales para la demarcación horizontal de pavimento.

NTC 1360 - Pinturas para demarcación de pavimentos. Especificaciones.

NTC 2072 - Materiales para demarcación de pavimentos. Microesferas de vidrio, granulados antideslizantes y mezclasde ambos.

NTC 4745 - Marcadores retro reflectantes elevados para pavimento, no removibles de tipo duración ex-tendida (Tachas).

NTC 4739 - Láminas retrorreflectivas para control de tránsito.

NTC 4902 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel. Señalización sonora para semáforos peatonales).

NTC 4741 - Especificaciones técnicas para la señalización de vías férreas. Pasos a nivel.

NTC 4695 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.

NTC 4139 - Accesibilidad al medio físico. Símbolo gráfico. Características generales.

Causa 2: Gestión inadecuada de laseñalización para guiar hacia un tránsito seguro

La señalización vial tiene como fin ofrecer información adecuada y oportuna para guiar el tránsito seguro de los actores viales.En este sentido, el Manual de señalización vial contiene los criterios y lineamientos técnicos para el diseño, instalación y uso dedispositivos y elementos para la regulación del tránsito en las vías con el fin de ordenar eltránsito y prevenir la ocurrencia de siniestros viales a nivel nacional.

Si bien, el país cuenta con este instrumento,se observan dificultades en la señalización de las vías colombianas y las del municipio no son la excepción, caracterizadas por la ausencia, saturación o incorrecta ubicaciónde los elementos de seguridad vial. Lo anterior, por cuenta de una inadecuada comprensión de las disposiciones contenidasen el manual, la cual se ve reflejada en la calidad de los diseños de señalización, una insuficiente consideración de la importancia de la señalización para una movilidad segura y ordenada, la ausencia o desactualización de algunos dispositivos de seguridad vial e inadecuadas prácticas en la instalación,conservación y mantenimiento de la señalización vial.

La anterior problemática se acentúa, cuando no se realiza el control rutinario para establecer las necesidades de mantenimiento,reemplazo o retiro de la señalización, en función de los cambios en la operación y en el entorno de las vías.

De acuerdo con la encuesta realizada por la ANSV a las entidades administradoras deinfraestructura vial en el marco del diseño del Sistema de Información de Señalización Vial de Colombia, en promedio, las vías bajoadministración de las entidades participantesen la encuesta cuentan con 1,68 señales verticales por km (elevadas y a nivel).

De acuerdo con la Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil para algunasvías este indicador debería ser cercano a los10 m2/km, lo que equivale a 17 señales de 75 cm x 75 cm por km (Agencia Nacional deTransportes Terrestres, 2019).

Causa 3: Insuficiente e inoportuna señalización durante obras de infraestructura

Las estrategias para la mitigación de impactosgenerados sobre el tránsito por la ejecución de obras de infraestructura se definen mediante los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), en virtud de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y de acuerdo con la reglamentación contenida enel Manual de señalización vial.

Estos documentos son exigidos por las autoridades pertinentes como requisito parael inicio y ejecución de las intervenciones de obras civiles.

Al respecto, se han evidenciado obras en las cuales las medidas se enfocan en reducir los efectos negativos generados a los usuarios de los vehículos motorizados y en ofrecer lineamientos para guiar su circulación, de tal forma que, en algunos casos, se da baja importancia a las implicaciones que las obraspueden producir sobre peatones y ciclistas.

Aunado a lo anterior, se presentan debilidades en materia de vigilancia y control para verificar que las medidas implementadas correspondan a las aprobadaspor la autoridad correspondiente. De igual forma, en ocasiones las señales instaladas permanecen en las vías de forma posterior a la finalización de las intervenciones, lo cualimplica desinformación y confusión a los actores viales, situación que podría causar siniestros viales.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivosy señalización para la infraestructura segura.

60 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «3. Infraestructura».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Implementar requisitos de Desempeño para dispositivos y señalización de la infraestructuravial.	Mejorar el desempeño de los elementos utilizados para la demarcación horizontales en la vía	Diseño e implementación de la alternativa de actuación que, en armonización con estándares internacionalmente reconocidos, permita la mejora del desempeño de la demarcación horizontal En aspectos como la resistencia al deslizamiento y retrorreflectividad.
	Mejorar el desempeño de los elementos de Señalización vertical.	Diseño e implementación de la alternativa de actuación que, en armonización Con estándares internacionalmente reconocidos, permita la mejora del desempeño de la señalización vertical ante colisiones de los actores viales con estos elementos de señalización.
	Definir lineamientos técnicos para el diseño, selección e instalación de dispositivos reductores de velocidad.	Formulación de lineamientos para el uso adecuado de reductores de velocidad en consideración de aspectos como el entorno y su funcionalidad considerando aspectos como el entorno y su funcionalidad (zonas escolares, pasospeatonales, barrios, zonas de tráfico calmado).
	Mejorar el desempeño de los dispositivos para la regulación del tránsito.	Diseño e implementación de la alternativa de actuación que, en armonización con estándares internacionalmente reconocidos, permita la mejora del desempeño de dispositivos para la regulación del tránsito como reductores de velocidad o canalizadores de tránsito instalados en la infraestructura vial

2. Optimizar la gestión de los dispositivos de regulación del tránsito en vías rurales, urbanas y Pasos urbanos.	Actualizar los lineamientos técnicos para mejorar la señalización de la infraestructura vial rural, urbana y de los Pasos urbanos.	Actualización del Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas del municipio, con especial consideración de los actores viales más vulnerables y las buenas prácticas Internacionales.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
2. Optimizar la gestión de los dispositivos de regulación del tránsito en vías rurales, urbanas y Pasos urbanos.	Generar conocimiento en el diseño, selección e instalación de dispositivos para la mitigación de riesgos viales con especial énfasis en la innovación y uso de tecnologías a favor de la seguridad vial	Promoción del diseño, selección e instalación de dispositivos y tecnologías eficientes en la mitigación de riesgos en la infraestructura vial del municipio, en especial, aquellos enfocados en innovación, mejoramiento de la visibilidade iluminación de las vías y protección de los actores viales más vulnerables.
3. Mejorar lagestión de la señalización y medidas de Seguridad para obras o eventos en vía.	Definir lineamientos técnicos para la gestión de tránsito Durante las obras o eventos en vía.	Formulación de lineamientos y requerimientos mínimos para el diseño, implementación y seguimiento de planes de manejo de tránsito que brinden Condiciones de seguridad vial a todos los actores viales, con especial consideraciónde los más vulnerables.
	Generar conocimientos para el diseño e implementación de señalización y medidas para la gestión del tránsito durante las obras o eventos en día	Implementación de un instrumento que permita generar conocimiento en las entidades territoriales en relación con el diseño, selección e instalación de señalización y dispositivos durante la ejecución de obras o eventos en la vía

Comportamiento seguro enlos actores viales

La formación de actores viales que, además de estar informados en aspectos de tránsito y seguridad vial, sean competentes en el ejercicio de su rol es una estrategia necesaria para avanzar hacia la adopción del enfoque Sistema Seguro.

En este sentido, se han desarrollado acciones encaminadas a mejorar las actitudes y habilidades de los actores viales; sin embargo, como se expone a continuación, aún se presentan conductas por parte de estos que tienen incidencias negativas para la seguridad vial.

Diagnóstico

El desempeño seguro de los actores viales en el tránsito se ve afectado por cuenta del ejercicio de conductas riesgosas en las vías. Dichas conductas corresponden principalmente a impericias en la conducción, inatención y distracción al movilizarse, tránsito en condiciones de fatiga y conductas temerarias como los excesos de velocidad, la operación de vehículos bajo efectos de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas y el irrespeto a las normas de tránsito, entre otros.

De acuerdo con las cifras de siniestralidad del ONSV, las mencionadas conductas de riesgo se identificaron como hipótesis probable de los siniestros viales en el 96 % de los casos con lesionados y el 90 % de los casos con fallecidos.

Esta problemática se encuentra asociada principalmente a las siguientes causas:

Causa 1: Débil inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos

Colombia ha reconocido la importancia de la educación en seguridad vial a través de múltiples orientaciones y acciones dirigidas a diferentes grupos poblacionales y sectores, a partir de enfoques nacionales e internacionales para la seguridad vial y de las orientaciones pedagógicas formuladas por el Ministerio de Educación que ofrecen a las instituciones educativas elementos esenciales para educar en movilidad segura.

A pesar de este avance, es ausente la aplicación de modelos curriculares que cumplan con el objetivo de contribuir a la formación del estudiante en pro de su seguridad como actor vial, así como la inclusión de la enseñanza y aprendizaje transversal de la movilidad segura en programas de educación superior como las licenciaturas.

Al respecto, se evidencian retos en la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación formal e informal, como se expone a continuación.

61 Ministerio de Educación. Documento 27 Saber Moverse, Orientaciones pedagógicas para la movilidad segura. Un enfoque de educación vial. 2014. Disponible en http://redes.colombiaaprende.edu.co/ntg//men/archivos/Orientaciones.pdf.

62 Formuladas en virtud de la 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».

» Deficiencias en la formación y planeaciónpara la movilidad segura en la educación preescolar, básica primaria, básicasecundaria y media.

A pesar de la formulación de las citadas orientaciones pedagógicas en movilidad segura y de su difusión por parte del Ministerio de Educación, los lineamientos para la educación en movilidad segura aún se encuentran ausentes en los currículos y presentan desactualizaciones pedagógicas en relación con los principios que en la actualidad rigen la seguridad vial y con perspectivas dirigidas hacia los actores viales más vulnerables, niños, niñas y adolescentes yfactores diferenciales en términos de género,culturales y del territorio, de la misma forma se hace complicado generar procesos que obliguen desde la dependencia de educación de la administración local.

Lo anterior puede ser ocasionado por ladébil apropiación para la incorporación de dichos lineamientos por parte de las instituciones educativas, docentes, secretarías de educación y Ministerio de Educación Nacional. En este nivel nacional, se consideraque la socialización y la promoción requeridas para la implementación de los lineamientos ha sido insuficiente (Urbavial, 2019).

Como consecuencia, debido a que los esfuerzos de implementación de un modelo de educación vial son exiguos y se encuentran desarticulados con el modelo propuesto por el Estado, ha sido complejo evaluar los beneficios o deficiencias de este, en el propósito de formar hábitos seguros para lamovilidad.

Aunado a lo anterior, el seguimiento realizadopor las secretarías de educación territoriales a los programas de educación vial es escaso, razón por la cual se desconoce la cantidad de instituciones escolares que cuentan con planes de movilidad escolar o con programasde educación vial.

Al respecto, la ANSV ha trabajado en la promoción de mecanismos como los planes de movilidad escolar los cuales permiten planificar la gestión que realizanlas instituciones educativas alrededor de la movilidad escolar segura y la educaciónvial. No obstante, el objetivo de estos instrumentos es afectado por la escasa articulación intersectorial y la débil respuesta de las entidades territoriales a las necesidadesidentificadas.

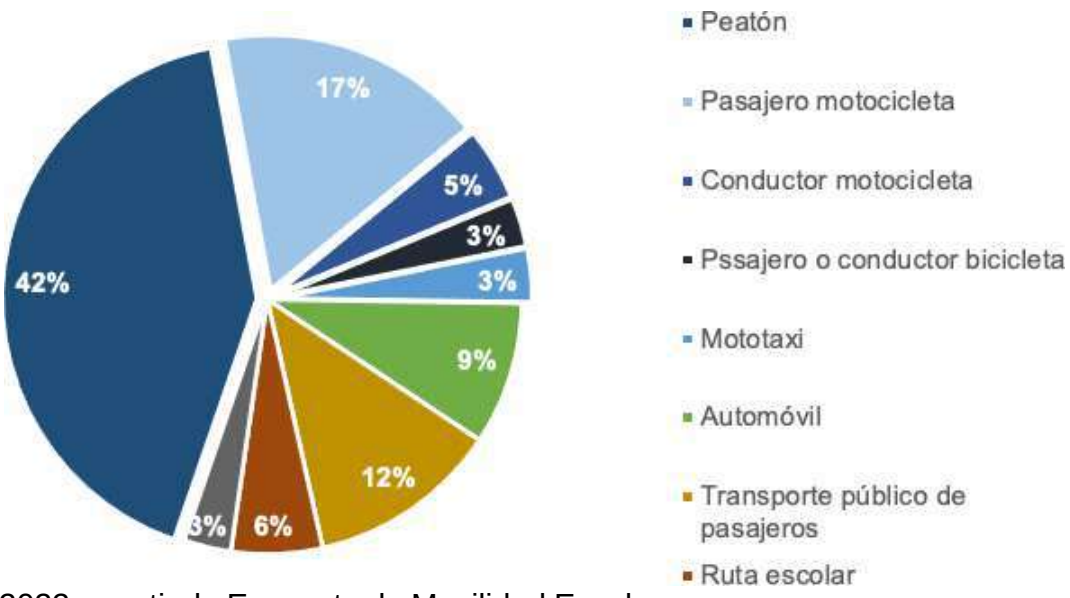
Dicho proceso se realiza de forma participativa con la comunidad educativa, pero presenta falencias en la articulación intersectorial y en la respuesta de las mismasentidades territoriales a las necesidades de entornos escolares para promover la seguridad vial, prevenir y atender los siniestrosviales. Lo anterior a partir de intervenciones de infraestructura interna o externa de los colegios o con acciones pedagógicas, simbólicas o programas de movilidad escolarsegura relacionados con la garantía del accesoa la educación, la protección de los niños, niñas y adolescentes y de sus recorridos a las escuelas, y orientadas a las áreas de actuacióndel presente plan alineadas con el enfoque desistema seguro.

Frente a este aspecto, es preciso resaltar que, de conformidad con la encuesta de movilidad escolar desarrollada por la ANSVen el año 2021, cerca del 70 % de los estudiantes encuestados, en la realización de los desplazamientos casa- colegio – casa,ejercen el rol de los actores viales que, en la

actualidad, corresponden a los más afectadoso vulnerables frente a la siniestralidad vial: peatones, ciclistas y usuarios de motocicletas.

En el municipio se identifican muchos menores de edad usando motocicletas como medio de transporte habitual, asisten a sus instituciones educativas y acompañan procesos familiares en estos vehículos. El proceso de aprendizaje empírico no garantiza una participación social eficiente y estos personajes participan de competencias ilegales y maniobras peligrosas en las vías urbanas y rurales del municipio poniendo en riesgo su integridad y la vida de los demás.

Ilustración. Medio de transporte utilizados por estudiantes en desplazamientos casa – institución educativa – casa.



Fuente: ANSV, 2022 a partir de Encuesta de Movilidad Escolar

Así las cosas, se ha identificado que en estetipo de desplazamientos los riesgos para los estudiantes se asocian a la ausencia de señalización y semáforos, inadecuadas condiciones de andenes, falencia en la disposición o uso de cinturones de seguridad, elementos de protección personal y ausencia de acompañantes adultos en los buses escolares (ANSV, 2021)

» Desaprovechamiento de los recursos virtuales de aprendizaje

En la actualidad, los recursos educativos virtuales tienen gran incidencia en la educación y en el aprovechamiento de la enseñanza – aprendizaje de las personas. No obstante, en el contexto de la seguridad vial, se presentan retos que dificultan el uso y provecho de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para fomentar la educación vial y con ello, generar cambios.

Al respecto, es débil el acceso a espaciosy oportunidades a través de los cuales las personas puedan gestionar su conocimiento, desarrollar habilidades de autoaprendizaje, apropiarse de herramientas

tecnológicas y fortalecer la capacidad de participar decomunidades educativas.

Aunado a lo anterior, la capacitación ofrecida a los docentes es insuficiente para lamigración hacia modelos innovadores en loscuales se aproveche el potencial de las TIC en los procesos de enseñanza y aprendizaje.

» Deficiencias en la inclusión de la formación en seguridad vial en escenarios de educación informal

Entidades y organizaciones de diversos sectores, así como la sociedad civil en ocasiones desconocen o restan importancia ala seguridad vial y a la necesidad de apropiar ytransmitir orientaciones para la prevención de siniestros viales. En este sentido, las entidadesu organizaciones pueden asumir un rol débil como voceras y promotoras de la seguridad vial.

Adicionalmente, el capital humano con conocimientos sobre seguridad vial es insuficiente, así como las herramientas para actualizarse o cualificarse en esta materia, lo cual dificulta la promoción y la implementación de medidas de política pública para luchar contra la siniestralidad vial.

» Ausencia de escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano dirigidos a conductores de vehículos motorizados y no motorizados

Actualmente en el municipio se presentan debilidades relacionadas con la profesionalización de la actividad de conducción, lo cual implica que personas con licencia de conducción pueden utilizar vehículos motorizados como herramienta detrabajo, a pesar del desconocimiento de losfactores de riesgo particulares asociados a la conducción en el ámbito laboral.

Lo anterior, implica que el personal encargado de realizar actividades como el transporte de pasajeros, carga, mensajería y otras que implican un riesgo crítico carezcan de las cualificaciones requeridas para la conducción segura y reducción de riesgos.

» En el municipio existe ausencia de centros de enseñanza automovilística, debido a la ausencia de una secretaria de transito que permita su aval para expedición de licencias de conducción.

En este sentido, a través del Acuerdo 03 de 2013, emanado por el Consejo Nacional de Educación Universitaria CESU, se asignó a la comunidad educativa el derecho de acceder a una formación pertinente sobre prevención,seguridad vial y circulación por la vía pública,lo cual permitió que durante los siguientes años se evidenciaran avances en la materia, tales como progresos en la investigación y laconformación de grupos de trabajo para la discusión y construcción de propuestas entrediferentes instituciones.

Pese a este marco normativo, se encuentra un papel limitado de las universidades evidenciado en el bajo nivel de implementación de políticas de bienestar universitario para promover la movilidad segura de la comunidad educativa. Así las cosas, los esfuerzos de las instituciones de educación superior se han concentrado en eldesarrollo esporádico de seminarios y talleres de sensibilización (Urbavial, 2019).

Causa 2: Dificultades en los modelosde sensibilización de los ciudadanos

En el marco de los talleres desarrollados porla ANSV con 27 departamentos del país en el desarrollo de la estrategia «La seguridad vial se toma tu región» se identificó la falta de comprensión sobre el problema y causasde los siniestros viales, así como de los elementos que se deben tener en cuenta parainformar y sensibilizar a la población. Lastimosamente por no tener un PLSV o Poseer una Secretaria de tránsito el Municipio no pudo contar con los recursos de los programas iniciales de la ANSV.

Si bien, existen lineamientos generales parala realización de campañas de seguridad vial en los medios de difusión masiva, se carece de una incorporación clara de estos en diversas estrategias de comunicación realizadas por entidades territoriales, lo cualdificulta el posicionamiento de los temas más significativos para la gestión de la seguridad vial en el municipio.

De igual forma, se presentan dificultades en la definición de los elementos clave por considerar en el diseño, implementación, seguimiento y evaluación de las campañas pedagógicas, por lo tanto, se encuentran experiencias de difusión de la informaciónpoco efectivas.

63 CESU. Acuerdo nro. 3 del 2013 «por medio del cual se modifica el Acuerdo 03 del 21 de marzo de 1995, y se agregan unos artículos. Disponible en: https://www.dialogoeducacionsuperior.edu.co/1750/articles-339052_recurso_1.pdf.

64 Organización Panamericana de la Salud. Herramientas para las campañas de seguridad vial en los medios de difusión masiva. 2019. Disponible en https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/51079/9789275320921_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Así las cosas, de acuerdo con análisis dela Agencia Nacional de Seguridad Vial, se ha observado la implementación de estrategias de prevención que desconocen las problemáticas reales de los territorios, la socialización de elementos con un vocabulario técnico que resta motivación o esde difícil comprensión, entre otros aspectos que dificultan el cumplimiento de la finalidad de dichas estrategias.

Causa 3: Desconocimiento de las causas que originan las conductas riesgosas y de la incidencia de estas sobre la seguridadvial

En la actualidad, se carece de una clara comprensión sobre los elementos que motivan la decisión del actor vial para incurriren conductas de riesgo y de información sustancial para perfilar en términos sociodemográficos y psicosociales a las víctimas por siniestros viales, lo cual dificultael desarrollo de abordajes integrales. Al respecto, a pesar de que la distracción hasido identificada como una de las conductascausantes de sinestros viales, es insuficiente y desactualizado el conocimiento que tiene el país en relación con la incidencia de esta conducta en la siniestralidad. En este sentido, la Universidad Nacional de Colombia,estimó que en el año 2008 la distracción fue la cuarta conducta que más incidió en lasiniestralidad vial, con un 14,7 % del total delos siniestros reportados en ese año.

Así mismo, son escasas las acciones operativas que se ejercen sobre el desempeño de los actores viales, encontrándose la exigua verificación de situaciones que pueden disminuir la capacidad perceptiva (fatiga, cansancio, somnolencia), la capacidad de decisión, el razonamiento y la efectividad de la reacciónde estos. Usualmente, estas acciones se enfocan en la conducción en estado de embriaguez y son implementadas en horasy días que se creen son los de mayor prevalencia de esta conducta, es decir, losviernes y sábados en la noche.

Causa 4. Acceso inequitativo al transporte

El espacio público tiene una connotación de territorio apropiado para unos e inseguro paraotros, como es el caso de las personas que presentan movilidad reducida y de los actoresmás vulnerables, como motociclistas, ciclistasy peatones, los cuales deben enfrentar barreras para su propia movilidad.

Causa 5: Falencias en la verificación de la idoneidad de los conductores y aspirantes aobtener, renovar o re categorizar la licencia de conducción

La Corte Constitucional, a través de la Sentencia C-468 del 2011, así como expertos internacionales, han establecido que conducirun vehículo representa una actividad de alto riesgo para la vida e integridad de todos los actores viales y que es un privilegio que solo debe ser ejercido por quienes demuestren haber cumplido con los requisitos para hacerlo de manera competente y segura.

En este sentido, la normatividad colombiana establece el procedimiento mediante el cual se autoriza a una persona para la conducciónde vehículos motorizados (obtener por primera vez, recategorizar o renovar su licencia), de tal forma que, la licencia de conducción, documento que materializa dicha autorización, se otorga a quien cumplacon los requisitos establecidos en el Código Nacional de

Tránsito Terrestre.

Al respecto, moverse de forma segura requiere comportamientos, actitudes y hábitos idóneos enfocados en el autocuidado,la cooperación con los otros actores viales y una relación armónica con el entorno. Frente a esto, el Gobierno nacional ha evidenciado oportunidades de mejora en los procesos de formación necesarios para el desarrollo de lascompetencias para la conducción, así como en los procesos de evaluación de la idoneidadde los aspirantes a obtener una licencia de conducción.

Entre otros aspectos, se identifican retos enmarcados en la adopción de buenas prácticas internacionales, el desarrollo de mallas curriculares en el proceso de formación y reeducación que incorporen el enfoque de formación de competencias, así como en la implementación de los exámenes teórico y práctico usando alta tecnología para ofrecer un modelo de evaluación con mayor confiabilidad, transparencia y con un alto nivel de objetividad, automatizado y bajo dicho enfoque de competencias para laconducción.

En este sentido, el Gobierno nacional avanza en la revisión integral del modelo de licenciamiento para conducir vehículos automotores, a partir de los retos identificados anteriormente y a partir del análisis del contexto colombiano.

Se hace totalmente necesario contar con una dependencia administrativa y operativa en tránsito que permita regular y controlar la movilidad, en caso particular se puede proyectar convenios de colaboración interadministrativa con municipios cercanos que puedan permitir un proceso de control eventual y de esa forma iniciar el proceso de gestión de riesgo vial.

Objetivos y acciones Objetivo general: Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.

65 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «4. Comportamiento».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo Y desarrollohumano.	Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura.	Actualización de las orientaciones pedagógicas para la educación en seguridad vial en los niveles de la educación formal, no formal e informal con el fin de coordinar procesos y definir metodologías, contenidos, evaluación y seguimiento requeridos en la materia e implementación de un programa de socialización.
	Implementar procesos de aprendizaje a través de la educación virtual para la movilidad segura.	Inclusión de contenidos de movilidad segura en las plataformas virtuales de las entidades nacionales con base en los principios del enfoque Sistema Seguro y los factores de riesgo asociados a las lesiones graves y fatales (velocidad, infraestructura, vehículos, comportamiento, entre otros).
	Promover la formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.	Formulación de una propuesta legislativa que considere la obligatoriedad de formular e implementar planes de movilidad escolar enfocados en seguridad vial en las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.

	Ofrecer asistencia técnica en la estructuración e implementación de planes de movilidad escolar y la promoción de la seguridad vial en instituciones educativas.	Implementación de programas de promoción, capacitación y asistenciatécnica en el municipio enfocados en la estructuración, seguimiento y acompañamiento del plan de movilidad escolar de las instituciones educativas.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo Y desarrollohumano.	Generar conocimiento en la estructuración de planes de movilidad escolar municipal.	Diseño de un modelo de plan de movilidad escolar en materia de seguridad vial, el cual tendrá alcance municipal, para ámbitos rurales y urbanos, haciendo énfasis en la educación para la movilidadescolar segura, en el transporte escolar y en el mejoramiento de los entornos escolares, así como en la generación de redes protectoras para los niños, niñas y adolescentes.
	Capacitar talento humano para la promoción de la seguridad vial.	Implementación de un programa de capacitación para fortalecer los conocimientos de seguridad vial en materia de comportamiento humano a formadores en seguridad vial (personal de equipos técnicos de organismos de tránsito o educación, organismos de apoyo al tránsito, voluntarios, docentes que preparen a promotores en el marco del servicio social estudiantil obligatorioen los dos (2) años correspondientes a la educación media o en el marco de proyectos pedagógicos, personal de apoyo en programas como las ciclo vías, vías activas y saludables, entre otros).

	Definir lineamientos para promover la formación de educadores en seguridad vial.	Definición de lineamientos y recomendaciones que promuevan la incorporación de la seguridad vial como componente de los planes de estudio de programas profesionales de licenciaturas y programas relacionados con tránsito, transporte y seguridad vial, así como programas técnicos, tecnológicos y cursos de formación para instructores de conducción.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo Y desarrollo humano	Definir una estrategia para la inclusión de la educación en seguridad vial en escenarios de educación informal.	Diseño de un plan de acción cuyo objetivo sea la inclusión de contenidos deseguridad vial en escenarios de educacióninformal y en el que se identifiquen actividades, fechas y entidades responsables de las acciones.
	Implementar una estrategia para la profesionalización de conductores de Vehículos motorizados y no motorizados en escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano.	Definición de una estrategia orientada a favorecer la profesionalización de conductores de vehículos utilizados como herramienta de trabajo, motorizados y no motorizados, a través de entidades públicas o privadas que puedan ofrecer programas de formación. Esta estrategia considerará el diseño de programas de formación, la definición de modalidades del servicio de transporte y las tipologías vehiculares que tendrán como requisito la cualificación de conductores, entre otros aspectos.
2. Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar Hábitos seguros en	Formular lineamientos para el diseño de campañas y acciones pedagógicas de seguridad vial efectivas con enfoqueterritorial.	Formulación de orientaciones y lineamientos con un enfoque territorial, para la definición de campañas, acciones pedagógicas y de cultura vial que sean efectivas en la mejora de las prácticas de movilidad de los actores viales y disminución de siniestros viales y que respondan a las particularidades de las diferentes regiones.

las vías y cultura de autocuidado en los actores viales.	Formular lineamientos para el diseño, implementación y evaluación de campañas de sensibilización y comunicación en seguridad vial.	Publicación de lineamientos para orientarel diseño, implementación y evaluación de campañas de sensibilización y de comunicación en seguridad vial orientadasa la persuasión de cambio de actitudes enla vía.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
2. Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros enlas vías y cultura de autocuidado en los actores viales.	Implementar un plan de campañas y Acciones pedagógicas de sensibilización y comunicación en seguridad vial.	Implementación de un plan de campañas de sensibilización y comunicación en seguridad vial con diversas estrategias y tipos de material audiovisual en diversos entornos.
	Orientar a los medios de comunicación y periodistas en materia de seguridad vial.	Realización de eventos con periodicidad bianual, o menor si se considera pertinente y viable, para orientar A los medios de comunicación y a los periodistas en el contexto de la movilidad segura y favorecer una mejorcomprensión de la problemática de la siniestralidad vial.
	Conformar la Red Local de Líderes por la Seguridad Vial.	Capacitación de líderes en seguridadvial con miras a que sean promotoresdel tema en sus regiones y a la vez se consolide con ellos una red nacional que promueva la gestión del conocimiento y de la seguridad vial de forma permanente en todo el territorio.
	Implementar una estrategia pedagógica territorial dirigida a los actores viales.	Implementación de una estrategia pedagógica, dirigida a los actoresviales, compuesta por diferentes programas enfocados en mejorar habilidades, destrezas, conocimientos opercepciones de los actores de la vía.

	Formular lineamientos para la transversalización del enfoque diferencial, con énfasis en enfoquede género, en el diseño de estrategias, campañas y acciones pedagógicas de seguridad vial.	Elaboración y publicación de lineamientos para orientar la transversalización del enfoque diferencial, con énfasis en enfoque de género en las estrategias, campañas y acciones en seguridad vial. La guía incluirá recomendaciones, buenas prácticas a nivel regional en la materia.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
3. Mejorar la seguridad en el acceso de los actores viales a los diferentes medios de transporte	Formular lineamientos para incrementar el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados y No motorizados.	Diseño de lineamientos orientados a incrementar el uso de elementos de protección personal para la seguridad vial a partir de las particularidades identificadas en los territorios
	Formular lineamientos para el diseño e implementación de estrategias de seguridad vial para mitigar la siniestralidad vial de los ciclistas y motociclistas.	Definición de lineamientos técnicos acerca del diseño e implementación de acciones orientadas a generar cambios de comportamiento en Los ciclistas y motociclistas a partirdel estudio de caracterización de percepciones de riesgo.
	Definir lineamientos para la movilidad segura en motocicleta y bicicleta, de acuerdo con su uso, en particular, como Herramienta de trabajo.	Definición de lineamientos dirigidos a organizaciones y conductores que utilicen motocicletas y bicicletas como herramienta de trabajo, los cuales estarán orientados a reducir comportamientos riesgos por parte de los conductores de dichos vehículos, así como gestionar los riesgos a los que se ven expuestos en las vías durante el desarrollo de sus actividades laborales.
4. Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores,	Actualizar las mallas curriculares para los cursos de formación brindados a los aspirantes a obtener o recategorizar	Actualización de las mallas curriculares del proceso de formación de aspirantes para la obtención por primera vez y recategorización de la licencia de conducción e instructores en

y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de Conducción.	la licencia de conducción y a los instructores de conducción, así como las mallas curriculares de los cursos para los Conductores infractores.	conducción y la actualización de las mallas curriculares del proceso de los curos para conductores infractores, como mejora al proceso de formación de conductores, a Partir de la actualización del modelo del examen teórico y práctico. Fomentar la vinculación de CEAs en el municipio

Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridadvial

Las normas son elementos necesarios para el progreso de la sociedad, pues con ellas, se espera influir en el comportamiento de los agentes a quienes van dirigidas y a partir de su acatamiento, lograr cambios en la realidad.En este sentido, su efectividad se asocia conla voluntad de sus destinatarios de ponerlas en práctica, así como de la vigilancia y controla su cumplimiento (Angarita, 2018).

En materia de seguridad vial, diferentes lineamientos han sido incorporados en nuestro ordenamiento jurídico con el propósito de permitir la operación segurade elementos como la infraestructura, los vehículos, el comportamiento de losactores viales, entre otros, en atenciónde l establecimiento de la seguridad de las personas como prioridad del sector transporte.

No obstante, en Colombia se presenta una problemática relacionada con la desatención a las normas establecidas en la materia, pues como se expone a continuación, se evidencian actitudes de incumplimiento por parte de los sujetos corresponsables en la seguridad vial que inciden en la generación desituaciones de riesgo para los actores viales.

Se debe iniciar con recursos humanos que aporten a la regulación y próximamente a la pedagogía y sanción en tránsito y transporte del municipio.

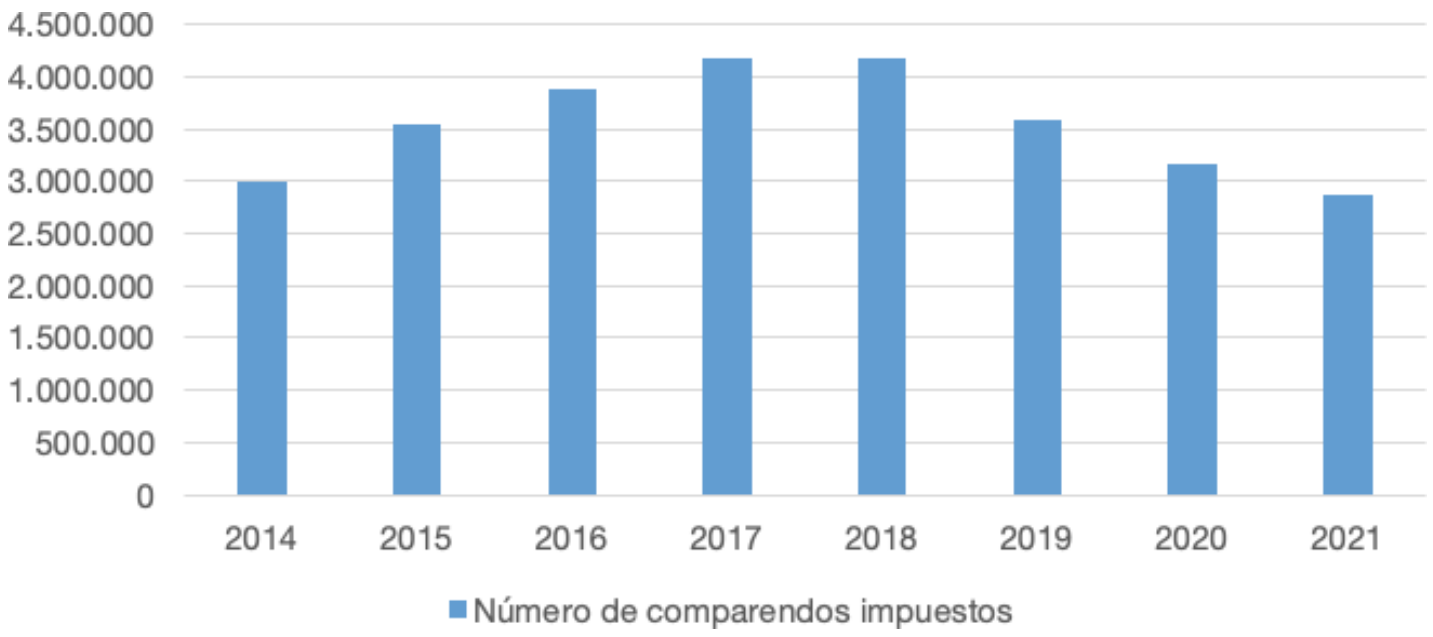
66 Artículo 2 de la Ley 105 de 1993 «Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones». Artículo 2 de la Ley 336 de 1996 «Estatuto general del transporte».

Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial

Diagnóstico

De acuerdo con información del ONSV, el número de comparendos impuestos ha tenido un comportamiento estable en el periodo comprendido entre el año 2014 y 2018 (ver Ilustración 27). El 88 % de los comparendos se impusieron en vías urbanas ycon relación al tipo de vehículos involucrados, el 48 % corresponde a automóviles, el 42 % a motocicletas y el 10 % restante a otrastipologías como buses, camiones, bicicletas,entre otros (SIMIT, 2019).

Ilustración. Evolución imposición anual de comparendos en Colombia (2014 –2021)



Fuente: ANSV, 2022 a partir de ONSV.

Es preciso señalar que el 59 % del total de comparendos impuestos en el año 2021 se encuentra asociado a 10 tipos de infracciones. En particular, 60 % de estas infracciones corresponden a la conducción de vehículos a velocidades superiores a las permitidas, al estacionamiento de vehículos en sitiosprohibidos, al incumplimiento a la revisión técnico – mecánica y conducir sin portar losseguros ordenados por la ley.

Ilustración. Infracciones más frecuentes en Colombia según número decomparendos impuestos, 2021



Fuente: ANSV, 2022 a partir de ONSV

Por otro lado, el incumplimiento a las normasde tránsito también recae sobre organismos de carácter privado que, en virtud de funciones delegadas por parte de entidades estatales, desempeñan funciones y labores con incidencia sobre la seguridad vial.

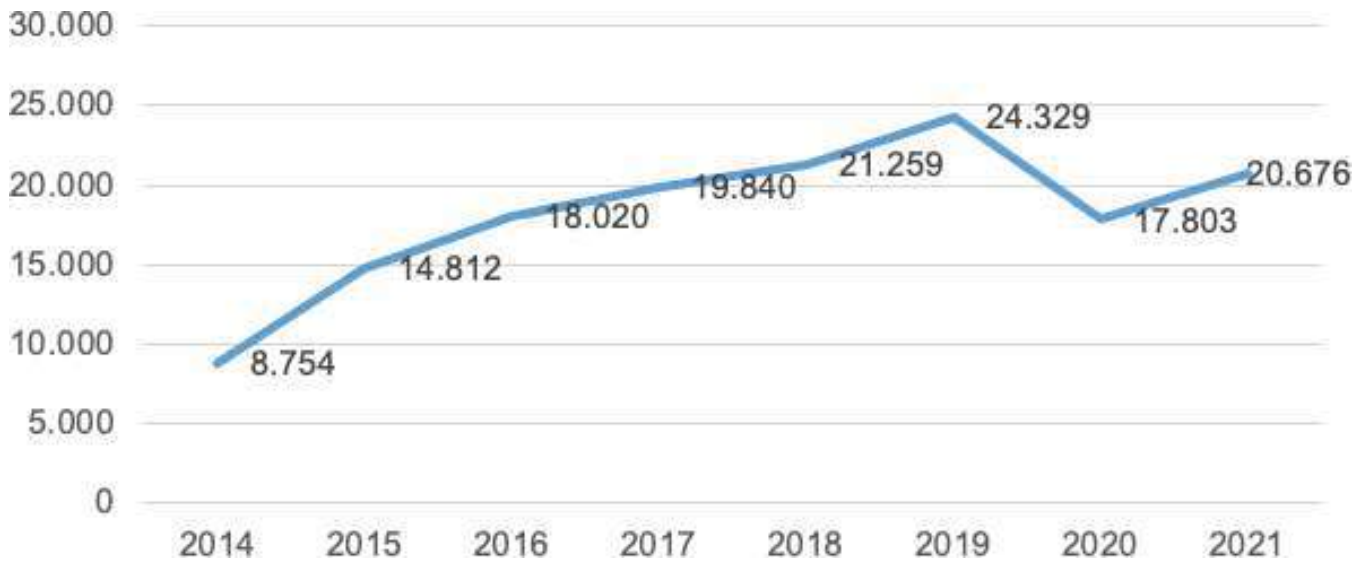
Ejemplo de lo anterior, es expuesto porel Banco Mundial, quien señala que actividades como la gestión de licencias de conducir, la matriculación de vehículos, y los reconocimientos se realizan en Colombia sin el rigor requerido (Banco Mundial, 2013).

En este sentido, se ha evidenciado la posibilidad de acceder a licencias de conducción sin el cumplimiento del requisito relacionado con la asistencia y aprobación delcurso de formación. Al respecto, en el 2020 la Superintendencia de Transporte suspendió13 centros de enseñanza en nueve ciudades del país por presuntamente certificar alumnos sin haber cumplido los requerimientos de clases teóricas y prácticas (Superintendencia de Transporte, 2020).

67 Ley 336 de 1996: Estatuto General de Transporte. 20 de diciembre de 1996.

De forma similar, se evidencian diversas prácticas que permiten dar cuenta de incumplimientos normativos que generan repercusiones negativas sobre la seguridad vial. Así, a pesar de lo dispuesto en el artículo23 de la Ley 336 de 1996 en relación con la obligación de prestar el servicio públicode transporte en vehículos matriculados o registrados para dicho servicio, homologadospor el Ministerio de Transporte y que cumplan con las especificaciones y requisitostécnicos, el país se enfrenta a la prestación deeste servicio en vehículos no autorizados para ello, de tal forma que, en los últimos años, el número de comparendos impuestos poresta conducta ha aumentado en un 11,3 %promedio anual.

Ilustración. Infracción D12 – Destinar un vehículo a un servicio diferente deaquel para el cual tiene licencia



Fuente: ANSV, 2022, a partir de ONSV.

Esta situación se replica en otras actividades asociadas a la seguridad vial expuestas con anterioridad en el presente documento, entrelas que es posible destacar las dificultades relacionadas con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), y la revisión técnico – mecánica y de emisiones contaminantes (RTM).

En relación con la problemática anteriormente expuesta, se ha identificado que la cultura del incumplimiento está asociada, entre otros aspectos, a la generación de beneficios mayores a los costos ante la desobediencia de las normas, de tal forma que los efectos negativos derivados de esta conducta de incumplimiento no songraves para quien incumple (García Villegas, 2009).

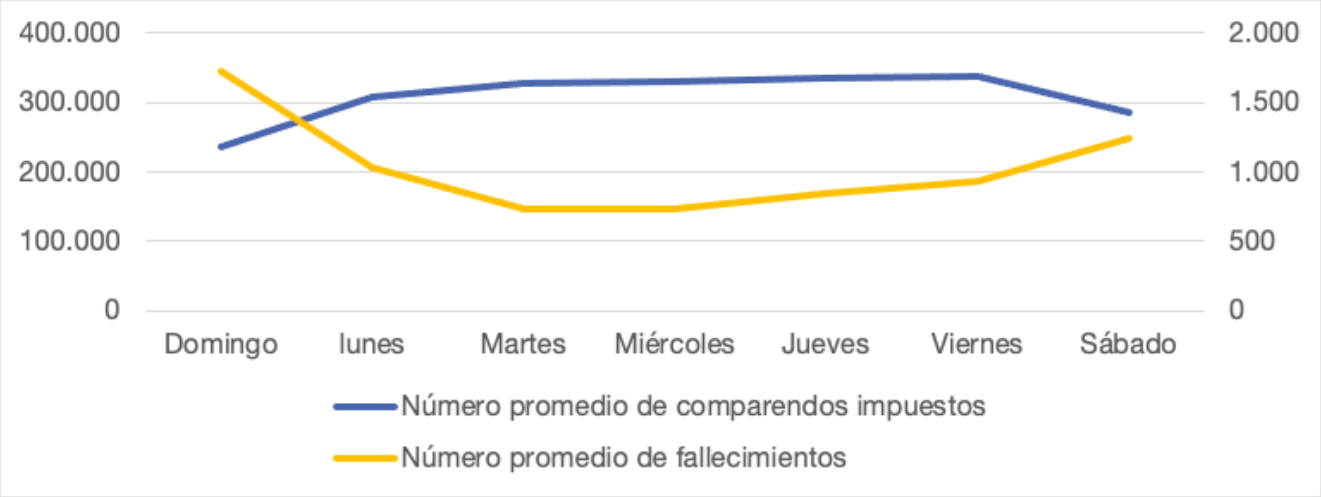
Así las cosas, aunado a aspectos relacionados con la autorregulación y la educación que son abordados en otras áreas de este documento,los retos para generar los comportamientos establecidos en las normas de tránsito en materia de seguridad vial se asocian a falencias en el ejercicio del control y vigilancia como se expone a continuación.

Causa 1: Debilidades en la vigilancia y control operativo al tránsito y transporte

En términos generales, la vigilancia hace referencia al seguimiento y evaluación delas actividades realizadas por los sujetos vigilados y el control a la posibilidad de poner en marcha correctivos para incidir en las decisiones de dichos sujetos (CorteConstitucional, 2013). Su importancia en la seguridad vial se evidencia con los efectos que con su ejercicio se generan sobre la protección de las vidas humanasen las vías, en particular, la disuasión decomportamientos riesgosos.

De acuerdo con las cifras del ONSV, lasvíctimas por siniestros viales fallecen en mayor medida durante los días del fin de semana, que corresponden a los días en quemenos control operativo se ejerce en los municipios. De acuerdo con la información contenida en la Ilustración 30, los sábados y domingos fallece, en promedio, un 41 % másde actores viales.

Ilustración. Comportamiento de comparendos y fallecimientos durante lasemana, 2021



Nota: Las cifras de comparendos y fallecimientos corresponden al promedio calculado con la información diaria del año2021. Fuente: ANSV, 2022.

A pesar de su importancia en la seguridad vial, estas actividades se desarrollan en el país con diversas dificultades que afectansu efectividad. Sobre el particular, algunasautoridades que tienen a su cargo estas labores se enfrentan a retos relacionadoscon la estructura organizacional, recursos humanos o tecnológicos que ocasionan un insuficiente ejercicio de la vigilancia y el control.

Al respecto, según el Directorio de actores del RUNT, en el país se encuentran habilitados cerca de 203 organismos de tránsito municipales, lo cual significa la presencia de estos organismos en el 18 % delas entidades territoriales de Colombia. Loanterior significa que más de 900 entidades municipales carecen de una estructura especializada, entre otros aspectos, en el ejercicio de vigilancia y control enfocado enel cumplimiento de las normas de tránsito, es decir, cerca del 82 % de los municipios del país dependen de la gestión de control porparte de los organismos departamentales.

En el caso particular del municipio de La Apartada no cuenta con la vinculación de ente territorial y un apoyo escaso de la dependencia departamental en esta área de incidencia, esta entidad tiene cobertura administrativa para matricula de vehículos y expedición de licencias de conducción.

En este sentido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, los agentes de tránsito de los organismos departamentales están facultadospara ejercer sus funciones en aquellos municipios en donde no haya organismos de tránsito, en el caso del departamento de córdoba.

Sin embargo se está adelantando la facultad de ejercer control operativo mediante comparendos con cuerpo operativo municipal propio.

68 Registro Único Nacional de Tránsito. https://www.runt.com.co/directorio-de-acto-res?title=&field_tipo_value=0&field_c_digo_municipio_value=All&field_c_digo_departamento_value_1=All. 2020.

69 De acuerdo con el DANE, Colombia cuenta con 1102 municipios, 32 departamentos, 18 áreas no municipalizadas y la Isla de San Andrés.

Con respecto a los recursos tecnológicos, se observa un incipiente uso de sistemas inteligentes de transporte destinados a optimizar las labores de vigilancia y control.

Al respecto, los beneficios de implementar ayudas tecnológicas en procesos de vigilancia y control se encuentran demostrados endiversos países del mundo, de tal maneraque de forma posterior a su utilización seevidenciaron reducciones en las cifras desiniestralidad (Tang C., 2017).

No obstante, en Colombia se cuenta con una tasa de 0.4 cámaras de foto detección por cada 1.000 kilómetros cuadrados, cifra inferior a la presentada en países como Suecia, Alemania, Suiza e Italia, los cuales presentan tasas de 4,5, 13, 16 y 36 respectivamente (Speed Camera Database).

Este recuso también puede ser empleado en el municipio por la participación jurisdiccional de la carretera nacional que influye en la movilidad urbana.

Entre otras limitaciones, el Código Nacional de tránsito presenta vacíos en algunos aspectos fundamentales como los sistemas de vigilancia y control a las conductas de losactores viales y las sanciones administrativasa las entidades del sector público y privado respecto del cumplimiento de sus responsabilidades.

Causa 2: Falencias en el desarrollo delproceso sancionatorio

Con la imposición de órdenes de comparendo derivadas de presuntos incumplimientos de las normas de tránsito,se da inicio al proceso contravencional, que puede culminar con una sanción al infractor, cuyo fin último es disuadir al usuariopara evitar la repetición de la conducta sancionada. No obstante, estos efectos disuasivos se ven afectados por cuenta de las dificultades en la exigencia del cumplimiento de las sanciones impuestas.

70 Ley 1310 de 2009: Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.

71 Agente de tránsito: todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales. Artículo 2 Ley 769 de 2002.

Al respecto, de acuerdo con la informacióndel ONSV, en el periodo 2014 — 2021, tan solo el 32,7 % del total de las infracciones de tránsito impuestas fueron pagadas y los procesos de caducidad y prescripcióncorrespondieron al 22,4 %.

De acuerdo con investigaciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre el sistema sancionatorio, la concepción de que las sanciones están destinadas a prevenir la siniestralidad se ha perdido, dando paso a lacreencia de que las sanciones tienen como fin recaudar dinero.

Adicionalmente, se advierten debilidades administrativas relacionadas con falencias en los valores institucionales requeridos en losprocesos sancionatorios como por ejemplo la transparencia, justicia y eficacia. Estos son actualmente obstáculos que impiden categóricamente la generación de confianza por parte de los ciudadanos frente al Estado.

Causa 3: Debilidades para el ejerciciode vigilancia y control sobre entidades con competencias en la seguridad vial

Existen debilidades en los procesos de gestióninterinstitucional entre las entidades públicas que, en cumplimiento de sus funciones legales, desarrollan acciones relacionadas con la seguridad vial. Aunado a lo anterior, se evidencian deficiencias administrativas porlimitación de recursos humanos, técnicos y tecnológicos, uso de sistemas de monitoreo y seguimiento efectivo y oportuno a las actuaciones de los vigilados.

Así mismo, se evidencia una débil colaboración entre las diferentes entidades públicas, en la planeación y en el ejercicio deactividades conjuntas en materia de vigilanciay control, de tal forma que se evidencian falencias en las acciones de articulación interinstitucional. Al respecto, se presentan conflictos de competencias en el desarrollo de las labores y, en otros casos, ausencia de actividades de vigilancia y control que velen por la seguridad de los actores viales.

Objetivos y acciones Objetivo general: Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial como estrategiafundamental para la protección de la vida.

72 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «5. Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito En materia de seguridad vial.	Promover la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro	Diagnóstico, formulación y radicación de proyecto de ley con ajustes normativos en las diferentes normas en que esté implicada la seguridad vial y procesos asociados a su gestión, en particular el Código Nacional de Tránsito, con el fin de armonizar la normatividad nacional con los principios del enfoque sistema seguro y con las necesidades que tiene el país para la eficiente gestión de los factores de riesgoen las vías como las velocidades inseguras Y los comportamientos riesgosos por partede todos los actores viales y favorecer la protección de los actores viales más vulnerables.
	Fortalecer la normatividad e institucionalidad para la vigilancia y control del tránsito y el transporte.	Análisis de las dificultades actuales en el ejercicio efectivo de la vigilancia y control operativo al tránsito y transporte, a nivel normativo e institucional, y a partir de ello, diseño de una estrategia encaminadaa mitigar dichas dificultades, con especialenfoque en: •La creación o fortalecimiento deorganismos de tránsito. Ajustes normativos relacionados con: »Viabilidad de conmutar multas porservicio social comunitario. »Control de la embriaguez no alcohólica. »Áreas de jurisdicción de las autoridades para el control del tránsito y el transporte.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito En materia de seguridad vial.	Definir la estrategia para fortalecer la gestión del control del tránsito y el transporte.	Análisis de las dificultades actuales en el ejercicio de la gestión de la vigilancia y control operativo al tránsito y transporte conel fin de diseñar una estrategia de mitigaciónde dichas dificultades. En la formulación de la estrategia se tendrá especial consideración de las conductas que mayores impactos negativos tienen sobre la seguridad vial y se hará especial énfasis en: »Planear estratégicamente la vigilancia ycontrol del tránsito y el transporte. »Fortalecer capacidades institucionales y conocimientos para el control del tránsito y el transporte. »Gestionar, de forma eficiente, datos e información para el control del tránsito y el transporte. »Establecer Indicadores para el seguimiento y evaluación de las estrategias de vigilancia y control. »Fortalecer el recurso físico, humano y tecnológico para el control del tránsito y el transporte. »Fortalecer protocolos y procedimientos para el control del tránsito y el transporte. »Fortalecer la gestión del control en sectores, tramos y puntos críticos de siniestralidad.

	Definir una estrategia de vigilancia y control orientada al cumplimiento de los límites de velocidad.	Análisis de las dificultades actuales en el ejercicio de la vigilancia y control como elemento necesario para el cumplimiento de límites de velocidad y a partir de ello, diseñará una estrategia para la mitigación de dichas dificultades.
	Fortalecer la implementación de sistemas inteligentes de transporte.	Implementar una estrategia encaminada a fortalecer el uso de sistemas inteligentes de transporte en pro de la seguridad vial.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	Fortalecer el uso de sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas que atenten contra la seguridad vial	Formulación de los ajustes requeridos al marco normativo vigente (Ley 1843 de 2017) de tal forma que el uso de sistemas tecnológicos para la Detección de infracciones de tránsito favorezca la reducción y disuasión de comportamientos contrarios a la seguridad vial.
2. Fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito y transporte como herramientas disuasorias de comportamientos inseguros en la vía	Definir lineamientos para el mejoramiento de la gestión de procesos contravencionales.	Desarrollo de lineamientos enfocadosen el uso y mejoramiento de recursos tecnológicos con el fin de mejorar la gestión de los procesos contravencionalesasociados a las infracciones de tránsito y transporte.
	Ofrecer asistencia técnica para el ejercicio de	Implementación de un programa dirigido a las autoridades de tránsito y transporte que fortalezca las capacidades

	los procesos sancionatorios originados por infracciones a las Normas de tránsito.	institucionales, mejore los conocimientosdel recurso humano para la realización de los procesos contravencionales y promueva la unificación de los conceptos Para la sanción de las infracciones.
3. Fortalecer la vigilancia y control sobre organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de Tránsito.	Fortalecer la vigilancia y control sobre organismos de tránsito y Organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	Implementación de una estrategia que permita fortalecer la oportuna y adecuada vigilancia sobre la inspección de tránsito y Organismos de apoyo al tránsito complementarios que se puedan gestionar.

Atención integral a víctimasde siniestros viales

En el municipio, en los últimos años se ha avanzado en la capacidad institucional para implementar medidas de reducción de siniestros viales y la severidad asociadaa estos; sin embargo, la articulación de acciones orientadas a la supervivencia de las víctimas tras un siniestro y el restablecimientode sus derechos aún requiere desarrollo y consolidación.

En este sentido, la atención efectiva de las víctimas de siniestros viales contempla actuaciones coordinadas que, tanto en el inmediato, como en el mediano y largo plazo, permiten atender afectaciones desde una perspectiva de la salud física y psicológica, además de aspectos sociales y jurídicos, con lo cual se garantiza la integralidad en eltratamiento a las víctimas.

Atención integral y rehabilitacióna víctimas de siniestros viales

Diagnóstico

El pronóstico de supervivencia o restablecimiento de las condiciones físicas,sicológicas y sociales de las personas que sufren las consecuencias de un siniestro vial es desfavorable cuando las políticas de atención y repuesta postsiniestro presentan vacíos.

En relación con lo definido en el PNSV 2011 – 2021, frente al pilar de atención y rehabilitación a las víctimas de siniestros viales, se han identificado dificultades paraque las víctimas accedan a una atención oportuna, de calidad y con integralidad,que incorpore componentes como el pre hospitalario, hospitalario y la rehabilitacióna nivel físico, mental, psicológico y social. Estas dificultades comprometen la posibilidad de una mejor calidad de vida, dignificación y recuperación en relación con las consecuencias de los traumatismos originados, lo cual se debe principalmente a lacausa que se expone a continuación:

Causa 1: Debilidad en las capacidadesterritoriales para la atención integral a víctimas de siniestros viales

La capacidad de las entidades territorialesy de la ciudadanía en general, son aspectosque condicionan la calidad e integralidad de la atención brindada a las víctimas de los siniestros viales. En la actualidad dicha capacidad es afectada por cuenta de la desarticulación entre la Nación y el territorio,así como por la ausencia de estrategias de coordinación efectivas. Lo anterior resulta en la aplicación fragmentada de la política que proviene de esfuerzos aislados entre los distintos actoresy sectores responsables, lo cual propicia limitaciones para generar la visión sistémica y de corresponsabilidad que requiere la atención integral a las víctimas de siniestros viales.

Así mismo, a pesar de la existencia de normas y directrices a nivel nacional e internacional que promueven la inclusión del componente psicosocial y jurídico en la respuesta a las víctimas, su aplicación ha sido débil y heterogénea en los territorios. En particular, se evidencia una diversidad de

abordajes frente al concepto y alcance de la atenciónintegral a víctimas de siniestros viales.

Al respecto, si bien algunas ciudades han desarrollado un enfoque bajo el concepto desistema seguro, otras ciudades intermedias opequeñas, desconocen los componentes quedefinen la integralidad en la atención.

Como estrategia para abordar el vacío descrito, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial se identificó la importancia detrabajar en la definición de rutas de atención integral como instrumentos operativos que, una vez sean adoptados a nivel territorial, tendrán la capacidad de recoger y ordenar demanera lógica los procesos, procedimientos,actividades, protocolos y demás recursos necesarios para orientar y garantizar una respuesta integral a las víctimas de siniestros viales.

Hasta el momento el avance con esta estrategia se manifiesta en la elaboración del documento denominado “Lineamientos para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales”, el cual incorpora los elementos normativos y conceptuales que configuran una atención integral a las víctimas de siniestros viales. No obstante, este logro corresponde a una fase inicial que requiere de la generación de consensos entre los distintos actores corresponsables de la seguridad vial, para proceder a su aplicación y consolidación en el contexto territorial.

73 Entre estas directrices se encuentra el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y los cuatro programas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Fortalecer la atenciónintegral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fomentar el fortalecimiento de la capacidad territorial para la atención integral a víctimas de siniestros Viales.	Desarrollar lineamientos y estrategias para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales a nivel Territorial.	Formulación de lineamientos y estrategias para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales a partir de las particularidades del municipio.

Calidad de la atención inicial a las personas que resultan lesionadasen un siniestro vial

Diagnóstico

La atención inicial a las personas lesionadasen siniestros viales es crucial para reducir la gravedad de las lesiones y la probabilidad de morir. En el municipio, se ha evidenciado debilidades en aspectos tales como la aplicación de medidas de primeros auxilios, la notificación de la emergencia y los protocolos de respuesta, ocasionadas principalmente por las cinco causas que se exponen a continuación:

74 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «6. Atención a víctimas».

Causa 1: Bajas competencias ciudadanas para responder ante la ocurrenciade un siniestro vial

En la mayoría de los casos la población civil esquien enfrenta como “primer respondiente” cualquier situación de emergencia, sin embargo, se estima que diariamente se pierdeentre un 15 % y un 20 % de vidas humanas asociadas a la insuficiencia de personas capacitadas para socorrer y aplicar maniobras básicas de primeros auxilios.

Análisis internacionales han demostrado quela disponibilidad de socorristas voluntarios preparados reporta buenos resultados en la disminución de la letalidad cuando “1 decada 5 personas está bien capacitada” y seconsidera como óptimo y oportuno si “2 de cada 6 personas están correctamente entrenadas” (Cacuy, Aida, Sanabria, & Hernández, 2007).

Desde la perspectiva de la seguridad vial, envarios países la normatividad señala que los actores viales que se vean involucrados en un siniestro vial, que lo presencien o tengan conocimiento de él, están en la obligación desocorrer o solicitar auxilio para atender a las víctimas y en algunas ocasiones podrán serrequeridos para esclarecer los hechos.

En efecto, se espera que entre el 20 % y el 30 % de la población esté sensibilizada yformalmente capacitada en el apoyo ante un siniestro vial, lo cual implica valorar losriesgos asociados al evento y asegurar la protección inicial del lugar de la escena, notificar la emergencia a la línea de atenciónde urgencias correspondiente y brindar la ayuda inicial que requieren las víctimas hastael arribo de los cuerpos especializados de respuesta.

Bajo este escenario, una de las estrategias utilizadas para fortalecer la atención pre hospitalaria consiste en la formación e instrucción formalizada a distintos actores viales sobre cómo actuar ante la presencia deun siniestro vial. No obstante, actualmente el país desconoce cuál es el número de ciudadanos con formación en primer respondiente y ante la fragmentación y autonomía de los territorios en este tipo de iniciativas.

Causa 2: Dificultades para la notificación oportuna de los siniestros viales alas autoridades competentes

75 Primer respondiente. Es la persona capacitada que en forma solidaria decide participar en la atención inicial de alguien que ha sufrido una alteración de la integridad física y/o mental, puede o no ser un profesional de la salud. Activará el SEM, apoyará en la valoración de los riesgos asociados al evento y brindará ayuda inicial al afectado. Ministerio de Salud y Protección Social (2017). Resolución 926 de 2017.

En Colombia, a pesar de que existe la normatividad que respalda la adopción del Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE-, únicamente el 3 % de los municipios(30 ciudades) del país mantiene la operaciónde este número en articulación con los Centros Reguladores de Atención de las Urgencias y Emergencias -CRUE-. El municipio desafortunadamente no está en la uniformidad de uso de prevención de atención de emergencias.

Entre las razones se encuentra que el NUSE se ha concebido como subcomponente de un Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad —SIES- y carece de una mirada que promueva la articulación interinstitucional para la gestión de la emergencia, aspecto que se encuentra limitado por la capacidad operativa y financiera de las diferentes entidades territoriales en detrimento de su implementación y consolidación progresiva y efectiva. De otra parte, se han identificado debilidades en el acompañamiento y seguimiento al documento CONPES 3437 de2006 para la correcta implementación del NUSE.

Lo anterior ha promovido la creación de diversos números para la notificación de las emergencias, tales como el #767 del Invías, línea que opera en las carreteras nacionales,la cual coexiste con otro conjunto de líneas adoptadas a discreción de algunas entidades territoriales, que no corresponden con las características que debe cumplir en términosde su fácil marcación y recordación. La evaluación institucional y de operacionesdel SIES, realizada por el Centro Nacionalde Consultoría (CNC), señala que “siguen coexistiendo múltiples líneas de atención en los municipios a pesar de que se han establecido los procedimientos y plazos parala transición hacia el 123”. (CNC, 2014).

Como estrategia para fortalecer la acciónde SEM en el caso de los siniestros viales, desde la ANSV se reglamentó la Comisión Interministerial para fortalecer la implementación del NUSE, instancia a través de la cual se han suscrito acuerdos para al apoyo territorial y se ha revisado la capacidad de los instrumentos normativos para que el 123 sea adoptado como número exclusivo entodos los municipios del país; sin embargo susresultados se expresan en fases iniciales de planeación estratégica.

Causa 3: Deficiente articulación interinstitucional para la implementación y aplicación de protocolos de respuesta aemergencias por siniestros viales

A nivel mundial se reconoce que la disponibilidad de protocolos de actuaciónante las emergencias por siniestros viales es efectiva en la medida en que sean compartidos y aplicados de forma articuladapor los distintos actores institucionales y comunitarios responsables de la atención.

En Colombia se ha evidenciado que, ante la ocurrencia de un siniestro vial los organismosde respuesta actúan bajo esquemas independientes que en ocasiones resultan en un mayor riesgo para las víctimas, en el incremento de la morbimortalidad evitable en el lugar de la escena o durante el trasladoal centro hospitalario y en desenlaces más severos como la discapacidad y un mayor número de días de estancia hospitalaria.

Los distintos protocolos de respuesta de las entidades con responsabilidad en la atención de los siniestros viales (entidades territoriales, organismos de socorro, autoridades de tránsito, policía, instituciones de salud) reflejan vacíos en los acuerdos mínimos quepermiten potencializar la actuación, otorgar claridad sobre alcances y responsabilidades y asegurar los mecanismos de coordinación y articulación entre las entidades y los ciudadanos que asumirán el apoyo como auxiliadores.

En efecto, según los datos del Sistema deInformación de Reporte de Atenciones en Salud a Víctimas de Accidentes de Tránsito -SIRAS-, en el año 2019 solo al 37 % de los lesionados por siniestros viales se les asignó una ambulancia para ser transportados a loshospitales y clínicas. En Bogotá, esta cifra fue del 30 % y para los demás casos se aduce que fueron considerados de "poca gravedad"y la resolución fue por los mismos actores viales involucrados quienes conciliaron y "siguieron su camino". Esto evidencia una deficiencia en la respuesta inicial a las personas lesionadas en siniestros viales, la subvaloración de las afectaciones de las víctimas, un mayor riesgo de lesiones, el no registro de las circunstancias del siniestro y posiblemente mayores riesgos de lesión enlos pacientes, así como la dificultad de realizar maniobras especializadas que mejoren el pronóstico mientras se llega a la institución especializada.

Causa 4: Bajos niveles de implementación de los sistemas deemergencias médicas

Una atención médica de calidad permite reducir las secuelas de los siniestros viales, lacual inicia con la reducción de los tiempos de respuesta y finaliza con la rehabilitación integral (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la ViolenciaVial, 2016).

De acuerdo con lo anterior, la Resolución 926 de 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social reglamentó el desarrolloy operación del SEM, con el objetivo de responder de manera oportuna y eficiente las veinticuatro horas del día y los siete díasa la semana, a las víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismos o paroscardiorrespiratorios, que requieran atenciónmédica de urgencias, basados en la premisa de "llevar el paciente indicado, al hospital adecuado en el momento oportuno".

La implementación del SEM es obligatoria para los distritos, los municipios de categoríaespecial y de primera categoría y el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, los cuales de acuerdo con datos de la Contaduría Generalde la Nación corresponden al 3 % de los municipios y el 49 % de la población; lo cualdeja sin cobertura de este sistema al 97 % delos municipios y el 51 % de la población del país."

76 Ministerio de Salud y Protección Social. Resolución 926 de 2017: Por la cual se reglamenta el desarrollo y operación del Sistema de Emergencias Médicas. 30 de marzo de 2017. Disponible en: https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Resolucion%20No.926%20de%202017.pdf.

77 Proceso en el cual intervienen de manera conjunta y en el marco de sus competencias el Ministerio de Salud y Protección Social, mediante acciones de direccionamiento; las entidades territoriales, mediante la coordinación no asistencial en el territorio bajo su jurisdicción y los operadores asistenciales o prestado-res de los servicios de salud. Resolución 926 de 2017, Art. 9,10 y 11.

Al analizar el funcionamiento del SEM, se hanidentificado debilidades en la implementaciónde sus diferentes componentes, lo que compromete minutos valiosos para asegurar que las víctimas reciban una atención oportuna en el territorio y que la respuesta brindada corresponda a los máximos estándares de calidad requeridos en un siniestro vial. Esta problemática se asocia principalmente con la articulación con el NUSE, disponibilidad de sistemas de información interoperables para la gestión dela atención, operación de los CRUE, entre otros.

Causa 5: Traslados con bajos niveles de seguridad a las víctimas de siniestros vialesLa calidad de la atención de las víctimas de siniestros viales se ha visto afectada por un esquema de transporte en las ambulancias que compromete la rapidez y pertinencia de los traslados.

En algunos casos, se han documentado prácticas irregulares en la prestación de este servicio. Igualmente, la seguridad de la víctima y de la misma tripulación afronta el riesgo que implica comportamientos inadecuados de algunos conductores de las ambulancias y por la circulación de vehículos, que desde la perspectiva técnico-mecánica y de la seguridad vial carecen de la reglamentaciónespecífica que garantiza las condiciones mínimas de seguridad.

Se suman factores como una acelerada expansión del tráfico en las urbes que evidencian una desproporción entre el crecimiento urbano y las vías que existen, afectando esto la movilidad rápida de los vehículos de emergencia, asunto al que se suma la falta de cultura ciudadana para actuary dar prioridad en el paso de ambulancias.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas enun siniestro vial.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer las competencias ciudadanas para responder ante la ocurrencia de un	Implementar capacitaciones para fortalecer competencias de la ciudadanía como primeros	Ofrecer un programa de capacitación a primeros respondientes a través de un modelo de actuación sencillo y de fácil recordación para la ciudadanía, denominado el protocolo PAS, cuyas siglas proceden de lasactuaciones que de forma ordenada deben realizar las personas

sinestro vial	Respondientes ante siniestros viales.	que cumplen el papel de auxiliadores: P de proteger, A de avisar y S desocorrer.

78 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «6. Atención a víctimas».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
2. Fortalecer el funcionamiento del número único de seguridad y Emergencias.	Promover el funcionamiento coordinado del Número Único de Seguridad y Emergencias -123.	Definición e implementación de acciones requeridas para el fortalecimiento del NUSE en los territorios con el fin de ofrecer una respuesta oportuna y adecuada a las víctimas de siniestros viales mediante El despacho coordinado de las unidades de atención de emergencias requeridas.
3. Fortalecer la articulación interinstitucional para la implementación y aplicación de protocolos de respuesta a emergencias por siniestros viales	Definir el procedimiento y seguimiento para la atención y coordinación de emergencias Relacionadas con víctimas de siniestros viales.	Definición de un procedimiento de actuación postsiniestro de manera articulada con los sectores, orientado a disminuir el impacto de las lesiones en las víctimas a través de la definición de acciones que permitan ofrecer respuesta desde que ocurre el siniestro: oferta de primeros auxilios, actuación de organismos de socorro y emergencias, traslado a Centros hospitalarios, entre otros.
4. Incrementar la implementación de los sistemas de emergencias médicas	Implementar una herramienta tecnológica para apoyar a las entidades territoriales en la Gestión de la atención de víctimas de siniestros viales.	Apoyo a las entidades territoriales en la gestión de la atención a las Víctimas de siniestros viales mediante la implementación, por parte del Ministerio de Salud, de una herramienta tecnológica que les permita a estas entidades recibir las solicitudes y realizar su despacho, seguimiento, así como el control de los casos. La herramienta permitirá tener información consolidada para mejorar la toma de decisiones en la implementaciónde la ruta de atención a las víctimas de siniestros viales.

	Implementar un mecanismo a nivel nacional para orientar a familiares y víctimas de siniestros viales en los componentes social, psicológico y jurídico	Definición e implementación de un mecanismo a nivel nacional para orientar o asesorar a familiares y víctimas de siniestros viales sobre temáticas de los componentes jurídico, social, psicosocial y de tramitología De interés acerca de siniestros viales.

Acceso a la atención hospitalariay la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros viales

Diagnóstico

En el país existen diferentes niveles de complejidad de los servicios de salud físicay mental para atender a las víctimas de lossiniestros viales, con una concentración de la mejor tecnología disponible en las grandesciudades, razón por la cual, pacientes de municipios pequeños deben remitirse a otras instituciones para recibir la atención apropiada.

Esta diferencia territorial en la prestaciónde servicios de salud también implica la dificultad de contar con talento humano especializado y entrenado para el manejo de los eventos, así como la desarticulación de los protocolos de atención al interior y entre diferentes instituciones de salud. Al respecto, se evidencian mecanismos insuficientes para mejorar la calidad de la atención de traumatismos y rehabilitación de las víctimas.

Esta problemática se encuentra asociadaprincipalmente a la siguiente causa:

Causa 1: Insuficientes mecanismos parael mejoramiento de la calidad de la atención de traumatismos físicos, psicológicos y la rehabilitación de las víctimas de siniestrosviales

La calidad de la atención se ve afectada porla ausencia o falencias en los modelos de mejora continua de la atención del trauma,rehabilitación física y emocional y por los rezagos en la adopción de las mejores prácticas en el manejo de los pacientes. Al respecto, se evidencian debilidades en el entrenamiento del personal de los serviciosde salud que atienden los traumas, la falta de adopción de protocolos de manejo de lasvíctimas y el limitado acceso a tecnologías en salud en los lugares lejanos de las grandes capitales del país para la atención de los traumatismos, así como el proceso de rehabilitación integral de las víctimas.

Objetivos y acciones

Objetivo general: fortalecer el acceso parala atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros viales.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Mejorar la calidad de la atención de Traumatismos	Diseñar un plan de mejoramiento de la calidad de la atención de	Diseño de un plan de mejoramiento enfocado en mejorar las capacidades del personal de los servicios de salud, protocolos de atención y las tecnologías

físicos, psicológicos y la rehabilitación de las víctimas de Siniestros viales.	traumatismos físicos, salud mental y la rehabilitación de las víctimas de Siniestros viales.	disponibles en las instituciones de salud

Debilidad en el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas y beneficiarios desiniestros viales

Diagnóstico

La OMS resalta la importancia de implementar estrategias para atender y acompañar a las víctimas después de un siniestro vial y plantea que, por medio del desarrollo de modelos y lineamientos, cada territorio con sus particularidades culturales, económicas y demográficas pueden adoptary diseñar estrategias de acompañamiento y atención psicológica para tratar de manera temprana las secuelas psicoemocionales quegenera el impacto del siniestro vial y aportaren la disminución de cifras.
Diversos estudios, han demostrado los efectos negativos que tienen los siniestros viales, no solo en la salud física, y emocional de las víctimas, sino también en la economíade su grupo familiar.

79 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «6. Atención a víctimas».

A su vez, el informe mundial sobre prevenciónde los traumatismos causados por el tránsito,indica que las discapacidades permanentes pueden impedir a una persona el logro de sus objetivos y obligarla a depender de otros, económica y físicamente, enfrentando cambios drásticos a nivel físico, emocional y socioeconómico. Además, señala que atendera una persona con discapacidad, exige que al menos uno de sus familiares quite tiempo a otras actividades, incluso a las remuneradas perdiendo así los ingresos. De esta manera resulta esencial e imprescindible la ayuda psicológica en los procesos de asimilación de la discapacidad, para emprender el proceso de adaptación a la nueva condición de la persona tras el siniestro.

En el municipio, las dificultades para la consolidación e incorporación de modelos de acompañamiento psicológico, social y jurídico a las víctimas de siniestros viales se manifiestan en la respuesta fragmentada porparte de las distintas entidades responsablesde brindarla (sector salud y protección social,rama judicial, entre otras), asunto que se suma al desconocimiento de las víctimas paraacudir a las instancias correspondientes a exigir sus derechos.

Ambos factores resultan en barreras para el acceso a medidas que podrían mejorar la calidad de vida de las víctimasy familiares, así como en situaciones defrustración e inconformidad en relación con el acompañamiento brindado. Lo anterior genera mayor grado de afectaciones postsiniestro vial, razón por la cual es imperante trascender la mirada médica y trabajar en la atención integral ofrecida en Colombia que involucre a la víctima y a su grupo familiar.

Esta problemática se encuentra asociadaprincipalmente a la siguiente causa:

Causa 1: Ausencia de sistemas integrales de acompañamiento a familiares yvíctimas de siniestros viales

En el año 2019, se realizaron 34.485 exámenesmédico - legales a personas lesionadas en siniestros viales, cifra que comparada con el número total de lesionados (743.977), indica que menos del 5 % de las víctimas acuden a la justicia.

Lo anterior forma parte de la ausencia desistemas integrales de acompañamiento a familiares y víctimas, a las cuales se les dificulta contar con una asesoría psicológica,social y jurídica básica y de fácil acceso para conocer los derechos que les asisteny generar la articulación y activación del apoyo intersectorial e interinstitucional que se requiere, considerándose un factorque contribuye a la re victimización de los lesionados, o familiares de fallecidos en siniestros viales.

Así mismo, se observa que la información del país es insuficiente para reconocer la magnitud de las necesidades en la dimensiónpsicológica, social y jurídica que tienen las víctimas de siniestros viales, dificultando la implementación de medidas efectivas. Ejemplo de lo anterior, es la creación de fiscalías especializadas en delitos contra la seguridad vial, modelo que ha sido acogido en otros países del mundo para armonizarlos criterios de actuación y respuesta en esta materia, o los centros o unidades de

acompañamiento integral.

A razón de esta problemática, la ANSV, a partir del 2019, ha desarrollado acciones para orientar y acompañar la implementación de la política de atención y rehabilitacióna víctimas a nivel territorial, tales como la formulación y generación de insumos técnicos. Si bien, estos lineamientos se han divulgado con distintos departamentos y municipios, se carece de su adopción a travésde instrumentos vinculantes y normados que exijan su aplicación en los territorios, así como de una estrategia de implementación territorial.

Finalmente, es importante que los procesos de diálogo y apoyo intersectorial partan de unos lineamientos generales, que puedan ser adoptados por los organismos de ordenterritorial mediante la operativización de rutas de atención integral a víctimas, que incorpore dentro de sus ejes de acción los componentes psicológico, social y jurídico. Loanterior, aunado al fortalecimiento de otros aspectos ligados a la atención prehospitalaria, los mecanismos de notificación y activación de la respuesta y el traslado seguro de pacientes, permitirá la integralidad en la atención suministrada.

Objetivos y acciones Objetivo general: Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas desiniestros viales.

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Promover sistemas integrales de acompañamiento a familiares y víctimas de Siniestros viales.	Definir lineamientos para la orientación y acompañamiento psicológico, social y jurídico para familiares Y víctimas de siniestros viales.	Desarrollo de lineamientos dirigidos a las entidades territoriales para que las víctimas y sus familiares accedan a una atención integral desde la perspectiva psicológica, social y jurídica, los cuales deben contemplar, entre otros, orientaciones para: * La adopción por parte del municipio de sistemas integrales de Orientación y acompañamiento a víctimas. * La implementación de esquemas de apoyo Emocional y social en la respuesta a las víctimas. * El desarrollo de las funciones permanentes de policía judicial, en especial, lo relacionado con la comunicación de derechos y procedimientos A las víctimas.

80 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «6. Atención a víctimas».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Promover sistemas integrales de acompañamiento a familiares y Víctimas de siniestros viales.	Conformar el nodo de víctimas integrado a la red nacional de Seguridad vial.	Puesta en marcha el nodo de víctimas quetiene como objetivo generar procesos de articulación intersectorial e interinstitucional en relación con el fortalecimiento del apoyo psicosocial, asesoría legal y rehabilitación E información a las víctimas, personas en condición de discapacidad y familiares.

Gobernanza

Las afectaciones negativas generadas sobrela calidad de vida de los seres humanos acausa de los siniestros viales han requeridola ejecución de acciones eficientes para laprotección de la vida de los actores viales.Al respecto, la definición de la seguridad vial como política de Estado a través del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 y la adopción de la Ley 1702 de 201 representaron avances fundamentales para el país dado el reconocimiento y la preponderancia que se otorgó a la seguridad vial, sin embargo, como se expone a continuación, la transición hacia un modelo de gobernanza para la seguridad vial aún presenta retos en el país.

Para el municipio los temas de prevención vial se están contemplando desde la administración pública como una necesidad social de seguimiento particular.

Gobernanza para la seguridad vial

Diagnóstico

El Municipio mediante la Alcaldía Municipal ha desarrollado acciones encaminadas a consolidar una autoridad de seguridad vial mediante la inspección de policía, se han otorgado facultades de tránsito. Entendiendo que no es suficiente proyecta la necesidad de crear la dependencia administrativa de una Secretaria de Transito que pueda fortalecer el control y la cultura vial.

Esta situación representa un problema si se considera que una inadecuada o débil gestión de las entidades públicas que tienen responsabilidades en la implementación y promoción de la política de seguridad vial aumenta la probabilidad de desarrollarmedidas carentes de integralidad, poco oportunas, incompletas o irrealizables. Esto conlleva a un ineficiente uso de recursos financieros y técnicos y a un bajo impacto en términos de fatalidades y lesionados ocasionados por siniestros viales.

Al respecto, el débil diseño institucional para la seguridad vial se identifica como la principal causa que da origen a esta problemática, tal y como se expone a continuación.

81 Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

82 Consejo Directivo de la ANSV, Consejo Consultivo de Seguridad Vial, Comité Operativo, Comisión Interministerial, consejos territoriales de seguridad vial, comités departamentales de seguridad vial y comités locales de seguridad vial.

Causa 1: Débil diseño institucional y organizacional en torno a la seguridad vial

Gracias a la promulgación de la Ley 1702 de 2013, el Gobierno nacional al igual que las administraciones municipales, cuentan con una entidad líder enfocada en la reducción de los siniestros viales y sus impactos negativos,lo cual ha favorecido el trabajo de distintas entidades y sectores en pro de la seguridadvial.

No obstante, el municipio aún desconoce los avances conceptuales que han surgido enmateria de seguridad vial, la armonizaciónde los diferentes sectores para promover su corresponsabilidad y la arquitectura institucional del Estado colombiano, lo cual ha dificultado la ejecución de acciones identificadas como prioritarias en la lucha contra la siniestralidad, lo cual se materializaprincipalmente en los siguientes aspectos:

» Debilidad normativa y baja armonizacióncon políticas de carácter sectorial que restan integralidad a las intervenciones enmateria de seguridad vial

En la actualidad se identifica un bajo reconocimiento de las políticas internacionales que rigen la seguridad vial. Así mismo, se carece de claridad y suficienciapara abordar la integralidad que requiere la seguridad vial, de tal forma que el conjunto deprincipios que deben orientar las actuacionesde seguridad vial se ha reconocido de maneraaislada.

Aunado a lo anterior, se identifica la necesidad de armonizar conceptos con elfin de favorecer la comunicación acertadareferente a la seguridad vial. Al respecto, avanzar hacia el uso de la expresión «siniestrovial», permite reconocer el principio determinante del enfoque sistema seguro queacepta que las lesiones y fallecimientos en lavía son hechos evitables.

En materia de armonización, el enfoque multisectorial de la seguridad vial ha sido débilmente reconocido por los instrumentos normativos de carácter sectorial y a la fecha se encuentran desactualizados con relación a los cambios que define la Ley 1702 de 2013 y las políticas internacionales. Tal es el caso del Código Nacional de Tránsito Terrestre, adoptado mediante la Ley 769 de2002, el cual refleja el enfoque tradicionalde la seguridad vial y dada su fecha de promulgación, se encuentra desactualizado frente a la institucionalidad y por tanto las funciones en materia de seguridad vial de la ANSV como máxima autoridad en dicha temática.

Así mismo, desconoce la innovación respecto de nuevas alternativas de transporte y su incidencia en la seguridad vial85, los niveles de vulnerabilidad de los diferentes actores viales, en especial los niños y la necesidad de establecer normas acerca de su seguridad, así como el tratamiento de las víctimas por siniestros viales (Banco Mundial, 2013).

83 La Ley 1682 de 2013, Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias, reconoce de forma parcial la importancia del enfoque Sistema Seguro (o visión cero) al establecer en su artículo 8 que la infraestructura de transporte debe atender a la visión cero muertes en accidentes de tránsito.

84 Regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

De igual manera, se encuentran falencias normativas que inciden en la seguridad vial como por ejemplo las relacionadas con el sector trabajo, el sector vivienda, ciudad y territorio con respecto a la articulación de la movilidad segura y la planificación urbanísticade las ciudades y el sector ambiente asociadoa la sostenibilidad de los sistemas de transporte.

» Agencia Nacional de Seguridad Vial enproceso de consolidación

En materia organizacional, la Ley 1702 de 2013creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial como máxima autoridad para la aplicación de medidas de seguridad vial, permitiéndoleal país contar con una entidad encargada deplanificar, articular y gestionar las acciones para la prevención, control y disminución del riesgo de lesiones y fallecimientos en lasvías. Si bien, diversas dificultades afectaron la puesta en operación temprana de esta entidad, situación que derivó en retrasos en eldesarrollo de sus funciones, en la actualidad,la ANSV opera a través de una estructura encaminada a cumplir el objetivo que le fue asignado.

No obstante, debilidades en la estructura interna, ausencia de instrumentos de seguimiento al cumplimiento de los compromisos de seguridad vial, y de forma principal, la asignación de funciones que en ocasiones resultan difusas o generan conflictos de competencias con otras entidades del sector, han dificultado la consolidación de una organización eficiente en la dirección, ejecución y coordinación de las estrategias de seguridad vial.

Lo anterior fue evidenciado en el informe de evaluación del PNSV 2011-2021 que señala que la creación y puesta en marchade la ANSV, así como la aprobación del PNSV mediante Resolución, dificultaron la capacidad de convocatoria de la entidad, frente a Ministerios y otras entidades nacionales, en torno a la implementación del PNSV, durante los primeros años de su operación (Econometría-Oportunidad-Estratégica, 2022).

» Debilidad en el abordaje intersectorial a nivel nacional

El cumplimiento de las responsabilidades delos diferentes sectores sobre la seguridad viales un requisito indispensable para enfrentarcon un enfoque integral la siniestralidad viallo cual permite la definición y ejecución de todas las actuaciones viables que son requeridas para la protección de los actores viales. La Ley 1702 de 2013 establece responsabilidades explícitas para seis sectores administrativos; sin embargo, la ANSV ha identificado diversos sectores administrativos que tienen competencia en el desarrollo de acciones que contribuyan a la reducción de la siniestralidad vial.

Así las cosas, la concepción integral de la seguridad vial se ha dificultado por cuenta del desconocimiento de la responsabilidad que, en términos de seguridad vial, les asiste a las entidades del orden nacional, aunado a la incomprensión del enfoque idóneo para abordar la seguridad vial y de las metas que han sido asumidas por el país.

De acuerdo con el diagnóstico de la institucionalidad para la seguridad vial realizado en 2018, al analizar las entidades del orden nacional que participan en el PNSV 2011 – 2021 se identificó que el 86,7 % de estas tienen dificultades para cumplir con lasacciones asignadas en el PNSV, de tal formaque el 28,9 % de las entidades se calificaron como de riesgo alto, el 57,8 % con riesgo medio y el 13,3 % con riesgo bajo (Urbavial, 2019).

85 El reconocimiento del uso y proliferación de otros medios motorizados, asistidos y no motorizados de transporte activo como son las patinetas o la importancia creciente del uso de motocicletas y bicicletas en actividades generadores de ingreso familiar.

Para mitigar esta situación y lograr un trabajo en el que prime la cooperación y la articulación sectorial, la ANSV ha liderado el desarrollo de convenios interadministrativos,así como la creación de distintas instancias de coordinación entre sectores. De forma similar, en el año 2019 se conformó el Comité Operativo de Seguridad Vial, integrado porla ANSV, Ministerio de Transporte, Policía Nacional, Agencia Nacional de Infraestructura e Instituto Nacional de Vías, Gobernaciones, para poder llegar a los municipios.

Si bien, estas instancias han permitido avanzar hacia una institucionalidad articulada, su alcance enfocado en aspectos particulares implica que aún persista baja coordinación y débil colaboración entre las entidades corresponsables de la seguridad vial, especialmente con aquellas que no son parte del sector transporte.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Fortalecer los principiosde la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque seguridad cero

Transporte, Salud y Protección Social, Educación, Defensa a través de la Dirección Nacional de tránsito-to y Transportede la Policía Nacional, Comercio, Industria y Turismo y Relaciones Exteriores.

Justicia y del Derecho, Trabajo, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Vivienda, Ciudad y Territorio, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Presidencia de la República, Planeación, Información Estadística, Administrativodel Deporte, Tecnología y Comunicaciones.

La calificación asignada por la firma Urbavial contempla la intervención en el número de actividades del PNSV, lacapacidad de gestión y representatividad territorial de las entidades del orden nacional con responsabilidades en elPNSV 2011 — 2021.

En este sentido se suscribieron los convenios 02/2016 y 24-2017 y 2018. Actualmente se encuentra en trámite uncuarto convenio de fortalecimiento de la DITRA con las diferentes direcciones técnicas de la ANSV.

Art. 15. Comisiones Interministeriales: "… de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que lesdefina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión".

Resolución 083 de 2019 "por el cual se crea y se estructura el Comité Operativo de Seguridad Vial" del cual formanparte.

El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) seencuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «Gobernanza».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer la arquitectura institucional y organizacional En torno a la seguridad vial.	Desarrollar una estrategia para articular la estructura organizacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con	Análisis de las funciones y estructura organizacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en virtud de la política y áreas de actuación definidas en el Plan Nacional de Local Vial e identificación de lineamientos y acciones necesarias para generar las condiciones que le permitan a esta entidad dar cumplimiento eficiente a su rol de autoridad para la aplicación
	Realizar seguimiento a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial.	Realizar seguimiento a la implementación de las acciones definidas en el Plan Local de Seguridad Vial a partir de una herramienta accesible a la sociedad, en la cual las entidades con responsabilidades asignadas informen los avances en cada una de las acciones, así como de la publicación de informes anuales a través de los cuales se describa el estado de avance y cumplimiento de las acciones definidas en el PNSV.

Incorporación y articulación de laseguridad vial en las políticas públicas Municipales

Diagnóstico

Las actuaciones en materia de seguridad vial por parte de las entidades territorialesen ocasiones son insuficientes o inefectivaspara enfrentar la siniestralidad vial o se encuentran desarticuladas con las disposiciones y lineamientos nacionales que existen al respecto, problemática que tiene sus orígenes en la escasa identificación de responsabilidades territoriales en materia de seguridad vial y en debilidades técnicas parala formulación de planes locales de seguridadvial.

Causa 1: Responsabilidades noexplícitas en materia de seguridad vial

En la actualidad, se identifican con dificultad las responsabilidades que a las autoridades territoriales les corresponde en materia de seguridad vial, lo cual dificulta su priorizaciónen las agendas locales. Al respecto, se carece de disposiciones normativas que de manera clara establezcan las obligaciones de las entidades territoriales en torno a la política deseguridad vial.

Causa 2: Debilidades técnicas parala formulación de los planes locales de seguridad vial

La implementación de planes locales de seguridad vial se caracteriza por los diferentes grados de integralidad con los cuales son desarrollados, siendo esta más alta en ciudades capitales. En municipios máspequeños se evidencia de forma general un desconocimiento de las autoridades locales en relación con las responsabilidades que les corresponden, así como una insuficiente capacitación de los funcionarios encargadosde dirigir e implementar los programas de seguridad vial.

Al respecto, el análisis de una muestra de planes locales de seguridad vial realizado enel año 2018 identificó falencias asociadas al débil conocimiento de la problemática local (Urbavial, 2019). De otra parte, la evaluacióndel PNSV 2011 – 2021 evidenció que para elperíodo 2016 — 2019, el 24% de los Planes de Desarrollo territorial analizados (745) presentaron una alta alineación de objetivosentre estos instrumentos. En tanto que parael período 2020 — 2023 los municipios con alta alineación de objetivos ascendieron al 36%. Si bien el aumento de 14 puntos porcentuales refleja un aumento en la cobertura de la política, no obstante, no se presenta continuidad en la implementación de Plan lo que dificulta la consolidación de la seguridad vial a nivel territorial.

No se debe incurrir en la ausencia de implementación de las estrategias proyectadas en el plan Local de seguridad vial, la señalización, capacitación, control y demás estrategias son indispensables para lograr una movilidad auto sostenible

Al respecto, el análisis de una muestra de planes locales de seguridad vial realizado enel año 2018 identificó falencias asociadas al débil conocimiento de la problemática local (Urbavial, 2019).

Así mismo, con relación a los comités localesde seguridad vial, se identificó una baja efectividad de estos, derivada de la escasa presencia de otros sectores diferentes a transporte y la participación de funcionariossin poder decisorio (Urbavial, 2019).

Para contrarrestar los dos anteriores vacíos, laANSV ha invertido esfuerzos para posibilitar el desarrollo de consejos territoriales, reglamentados en el año 2019, a través de los cuales fue posible analizar diversas problemáticas relacionadas con la gestión de la seguridad vial en cada uno de los departamentos del país.

La intención es soportar el presente documento ante la entidad ANSV y contar con los recursos humanos, profesionales y económicos que esta dispone para aplicar en el municipio.

93 Art. 15 Numeral 15.2 Ley 1702 de 2013.

94 Resolución 097 del 14 de marzo de 2019 “por el cual se crea y estructura el Consejo Territorial de Seguridad Vial”.

El trabajo de estos consejos se enlaza y complementa con las mesas de articulación institucional (MAI) las cuales operan en las ocho regiones en las que se ha dividido el país y a través de los cuales se ha logrado una interacción directa entre las autoridadesnacionales y locales. Así mismo, a través de los comités departamentales y locales de seguridad vial, la ANSV ha asesorado a las diferentes entidades territoriales en laimplementación y monitoreo de los planeslocales de seguridad vial.

Las anteriores acciones demuestran los esfuerzos por consolidar un esquema de trabajo orientado a desarrollar una institucionalidad robusta que coopere articuladamente en la gestión de la Seguridad Vial; no obstante, durante su desarrollo han sido evidentes las debilidades que a nivel territorial existen para la eficiente gestión de la seguridad vial.

Causa 3: Débil incorporación dela seguridad vial en los instrumentos de planificación y gestión para el desarrollo delterritorio.

La planeación urbana en el país ha tenido avances importantes en los últimos años a nivel técnico, jurídico, ambiental, social e instrumental, los cuales se enmarcan en los procesos de descentralización que orientan elordenamiento territorial colombiano. De esta manera, el Gobierno nacional ha creado la política del sistema de ciudades la cual busca orientar, articular y hacer más eficientes los propósitos de desarrollo entre las entidades nacionales, las ciudades y las regiones del país(DNP, 2014).

No obstante, persisten dificultades para lograr una real integración de los principiosde seguridad vial en las actividades propias de la planeación urbana y en sus políticas asociadas. De hecho, se conciben como disciplinas por separado, en donde la seguridad vial hace parte de la movilidad con escasa incidencia en los criterios por aplicar en los procesos urbanísticos, lo cual esevidenciable en la poca alusión de este temaen los documentos técnicos oficiales (Millot, 2004).

Al respecto, en una revisión de los instrumentos de planificación y gestión para el desarrollo del territorio realizada enlas capitales departamentales del país, se evidenciaron planes de movilidad y planes de ordenamiento territorial sin programas, acciones o metas relacionadas con la movilidad segura de la ciudadanía, así comola incorporación de metas o indicadores sin actividades asociadas o viceversa, lo cual limita un cumplimiento real de lo allí consignado.

95 Las cuales responden a lógica de la Policía Nacional en términos de accesibilidad y comunicación terrestre y/o aérea, no necesariamente la visión regional. Actualmente se encuentra relacionamiento con las Regiones Administrativas de Planeación, las cuales corresponden con las Regiones del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022.

96 El Plan Nacional de Seguridad vial 2011 – 2021 define como acción del pilar de Gestión institucional la institucionalización y fortalecimiento de los comités locales de seguridad vial.

97 La Agencia Nacional de Seguridad Vial revisó, en el año 2020, los planes de ordenamiento territorial, así como los planes de movilidad de las capitales departamentales de Colombia respecto a la inclusión del tema de seguridad vial en los mismos.

De forma general, las debilidades en la planeación y diseño de los territorios se manifiestan principalmente en los siguientesaspectos:

»Necesidad de recorrer grandes distanciaspara acceder a bienes o servicios por cuenta de la presencia de periferias que se encuentran alejadas del centro de las ciudades, lo cual genera mayor exposiciónal riesgo, dado que los usuarios que viven en la periferia invierten más tiempodesplazándose.

»Aumento de la exposición al riesgo antela zonificación de usos de suelo, es decir, usos de suelo con un solo propósito, que conlleva a la necesidad de hacer más viajescon mayores distancias para el acceso a bienes o servicios (Onu Habitat, 2017).

»Presencia de zonas de vivienda suburbanao de baja densidad que ante el bajo volumen vehicular que esto conlleva, sus vías pueden presentar altas velocidades endichas áreas, aumentando la severidad en casos de siniestro viales (PIARC, 2016).

»Planificación, diseño o construcciónde andenes, ciclorrutas y alamedas con barreras físicas o con dimensionesinadecuadas o discontinuos, entre otras deficiencias (Castillo, 2013). Así mismo, algunos proyectos urbanos recientes cuentan con bahías de parqueo o paraderos de transporte público insuficientes o mal localizados,contribuyendo a la inseguridad en la movilidad de los actores viales más vulnerables.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Fortalecer la política pública municipal para la protección dela vida de los actores viales.

Objetivosespecíficos	Acción	Descripción general
1. Favorecer el desarrollo integral de acciones de seguridad vial en El municipio.	Identificar mecanismos para fortalecer la financiación de proyectos de seguridad vial en los territorios.	Identificación de diferentes mecanismos o modelos de financiación a través de los cuales las entidades territoriales puedan implementar y desarrollar el Enfoque Sistema Seguro en el municipio.

98 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «7. Gobernanza».

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
2. Asistir técnicamente Al municipio en la gestión de la Seguridad vial.	Ofrecer asistencia técnica al municipio para la adopción del enfoque Sistema Seguro.	Implementación de una estrategia de asistencia técnica y pedagógica dirigida al municipio con el fin de fortalecer el conocimiento del enfoque Sistema Seguro y ofrecer acompañamiento en la gestión de los factores de riesgo de la seguridad vial y Generar conocimiento en la formulación delos planes locales de seguridad vial.
3. Asesorar a las entidades territoriales y empresas privadas en la inclusión de La seguridad vial como política pública.	Formular estrategias para la inclusión de las comunidades en programas y proyectos de Seguridad Vial.	Definición de metodologías y lineamientos de diseño participativo encaminadas a involucrar el componente social en la definición e implementación de programas yproyectos de seguridad vial de tal forma quese fortalezca la inclusión y participación de la comunidad impactada.

Incorporación de actores privados y sociales en la formulacióne implementación de la política de seguridad vial

Diagnóstico

La ANSV ha trabajado de la mano con diferentes sectores y gremios, así como con líderes, representantes de fundaciones y colectivos de actores viales, en especial de los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) mediante el establecimiento de pactos y memorandos de entendimiento que involucran la acción coordinada para el diseño de estrategias orientadas a la

movilidad segura.

A pesar de estos importantes avances, el papel del sector privado y los grupos sociales como aliados del sector público en la seguridad vial presenta debilidad en su incorporación como actores participes en la formulación de la política pública y como participantes activos en su implementación.

Este problema se debe principalmente a las siguientes causas:

a. Causa 1: Dificultades en los mecanismos de participación

Si bien, el país ha avanzado en la vinculación del sector privado en la lucha contra los siniestros viales, lo cual se evidencia con la conformación del Consejo Consultivo de Seguridad Vial y el trabajo articulado desarrollado con el Comité Empresarial de Seguridad Vial, se identifican dificultades en la generación de debates, la proposición de acciones en materia de seguridad vial y el compromiso articulado del sector privado y sociedad civil con los propósitos y consensos que permitan avanzar en las metas de seguridad vial.

99 Se cuenta actualmente con tres (3) Pactos Nacionales: Pacto Nacional por la seguridad vial, el cual involucra al Comité Empresarial de Seguridad Vial, CESV; el Min Salud y Protección Social, el Min Transporte y a la ANSV; Pacto Nacional por la Seguridad de niños niñas y adolescentes suscrito por los ministros de Transporte, Salud y Educación junto con los representantes de la Alianza Global de las ONG por la Seguridad Vial, DITRA y el Comité Empresarial de Seguridad; que involucra a la ONU; y el Pacto por la seguridad vial de los ciclistas firmado, entre otros por la Federación Colombiana de Ciclismo, MinDeporte, Mintransporte, DITRA y la ANSV.

100 Sociedad CEMEX Colombia S.A; Iniciativa Bloomberg por la Seguridad Vial Mundial, Federación Nacional de Motociclistas-Fedemoto, Prolicores, Colfecar, Defencarga, Asecarga, Fedetranscarga.

Causa 2: Baja incorporación de la gestión de riesgos de la seguridad vial en empresas, entidades y organizaciones públicasy privadas

Bajo el principio de corresponsabilidad,la Ley 1503 de 2011 establece que las organizaciones o empresas del sector públicoo privado que sean propietarias, contraten o administren más de diez (10) vehículos automotores o no automotores, o contraten o administren personal de conductores, deberán diseñar e implementar planes estratégicos de seguridad vial (PESV) los cuales deben estar articulados con el Sistemade Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

Sin embargo, de acuerdo con la Contraloría General de la República (CGR), el cumplimiento de esta norma ha sido débil, pues de las 29.245 empresas y organizacionesidentificadas en 2018, tan solo el 22 % (6.370)presentaron su PESV (CGR, 2018), de los cuales, en virtud de las disposiciones vigenteen dicho periodo, menos del 1 % fueron avalados y el 99 % restante fue devuelto para realizar ajustes. Con respecto a estos últimos, se presentan debilidades en el seguimiento de su implementación y la evaluación de su efectividad (Universidad de Cundinamarca, 2017).

Al respecto, se encontraron dificultades en las etapas de formulación, implementación y seguimiento de los PESV, en particular por las debilidades de la guía orientadora expedida para su elaboración105, los altos costos en el levantamiento de la información, la baja sistematización de procesos para monitoreo de indicadores, entre otros (ANSV, 2019).

Al respecto, durante el 2020 la ANSV construyó la nueva metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial PESV a partir de los requisitos establecidos en la Resolución 1565 de 2014. No obstante, aún permanecen retos que dificultan la incorporación de la gestión de la seguridad vial en empresas, entidades y organizaciones públicas y privadas.

101 "Por la cual se promueve lo formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones"

102 Art. 12. Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial… en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

103 Reglamentado por Resolución No. 0312 de 2019 del Min Trabajo "Por la cual se definen los estándares mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST", determina en el artículo 32 que, "Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST".

104 A través del Decreto 2106 de 2019 «Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública» se modificó el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 estableciendo que, entre otros aspectos, «en ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación».

Con este avance y esfuerzo administrativo se busca exigir a las empresas públicas y privadas del sector que cumplan requisitos de participación en movilidad a que presenten sus planes estratégicos de seguridad vial. Igualmente la exigencia de planes de consumo responsable de alcohol en las empresas o establecimientos que comercialicen alcohol en más del 70% de sus productos. Exigir planes de movilidad escolar en instituciones educativas y para cierres viales aplicar las solicitudes de planes de manejo de tráfico debidamente diligenciados previos a las intervenciones viales.

Objetivos y acciones Objetivo general: Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.

Objetivosespecíficos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer el principio de corresponsabilidad en actores privados, sociales y académicos.	Generar conocimiento en materia del enfoque sistema seguro a actores Privados, sociales y académicos.	Implementación de un programa de asistencia técnica dirigido a actores privados, sociales y académicos con el fin de generar y fortalecer el conocimiento en materia de gestión de la seguridad vial en sus sectores y roles de responsabilidad (velocidades, infraestructura, vehículos, comportamiento y victimas viales)

105 “Por medio de la cual se expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”.

106 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «7. Gobernanza».

Objetivosespecíficos	Acción	Descripción general
1. Fortalecer el principio de Corresponsabilidad en actores privados, sociales y académicos.	Fortalecer la articulación de la Alcaldía y su comité de Seguridad Vial Con el Comité de Seguridad Vial de las empresas privadas y públicas que movilizan en el municipio.	Generación de espacios de discusión técnica con el sector empresarial para definir una ruta de trabajo en seguridad Vial a partir de la identificación y análisis de iniciativas del sector privado.
	Fortalecer la participación Ciudadana en torno a la Seguridad vial.	Implementación de una estrategia de participación de los actores viales en materia de seguridad vial a nivel territorial, en especial para los actores más vulnerablescon el fin de que los actores ejerzan acciones de corresponsabilidad que impacten en la reducción de los índices de siniestralidad vial.
2. Contribuir a la gestión de la seguridad vial laboral.	Definir una estrategia que permita reducir riesgos de siniestralidad en Entornos laborales.	Identificación de las dificultades persistentes en materia de seguridad vial laboral de conformidad con el enfoque Sistema Seguro y a partir de ello, identificar las acciones para reducir riesgos de siniestralidad vial Asociados a entornos laborales.
		Diseño de un modelo de seguridad vial que contendrá lineamientos, técnicas o métodos,

	Implementar mecanismos y herramientas que permitan la adopción del sistema seguro en Las empresas.	que permitan adaptar e implementar el enfoque Sistema Seguro en los entornos laborales y ejecución de un programa de asistencia técnica y herramientas virtuales para la implementación del enfoque Sistema Seguro en el entorno laboral, así como parala formulación y seguimiento de planes estratégicos de seguridad vial.

Gestión del conocimiento

La disposición de datos, información y conocimiento suficiente y de calidad en relación con la siniestralidad vial permite comprender las distintas dimensiones y la magnitud de dicha situación negativa y a partir de ello definir e implementar accionesde seguridad vial eficientes.

Al respecto, Colombia avanzó de forma significativa con la creación del ONSV, pues a partir de su conformación, el país cuenta coninformación consistente proveniente de un proceso recopilación, procesamiento, análisise interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial.

Organismos internacionales han reconocidoy avalado el desarrollo del ONSV, de tal forma que lo han incluido como miembro activo, lo cual le ha permitido al ONSV avanzar en procesos de mejora continua enla gestión de conocimiento para la seguridadvial. Al respecto, el ONSV ingresó al Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial (IRTAD - International Traffic Safety Data and Analisys Group) y al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

No obstante, aspectos como la suficienciay calidad del conocimiento en materia de seguridad vial presentan dificultades, en especial, a nivel territorial. Al respecto, se carece de análisis profundos de la siniestralidad vial lo cual dificulta toma de decisiones acertadas para mitigar susimpactos y ocurrencia.

El municipio necesita tener vinculación y conocimiento de gestión mediante la ANSV para poder reportar todas las eventualidades de movilidad con el fin de fomentar estrategias de seguimiento por parte de la entidad.

Suficiencia y calidad del conocimiento requerido para la seguridad vial

Diagnóstico

El entendimiento de la siniestralidad vial en Colombia se enfoca en la descripción estadística de elementos que permiten contextualizar los siniestros (p. ej. horarios, actores viales, tipos de colisiones presentadas,hipótesis de causa probable, entre otros), de tal forma que esta información es el principal soporte para definir las acciones de atención a la siniestralidad vial.

En este sentido, se carece de un análisis sistémico y dinámico que permita identificarvariables que inciden en la ocurrencia del siniestro vial (p. ej. infraestructura, vehículos,velocidades y comportamiento humano), así como el grado de exposición de los actores viales y su vulnerabilidad. Aunado a lo anterior, es escasa la información sustancial que permita perfilar en términossociodemográficos y

psicosociales a las víctimas de los siniestros viales y cuantificarlos daños generados.

Este débil abordaje de las causas primarias de los siniestros dificulta la definición de actuaciones efectivas y de mayores impactos en seguridad vial, afectando la planificación deacciones y programas en el beneficio de los diferentes actores viales.

En relación con la calidad de los datos, se ha evidenciado que en los procesos de registro y transcripción del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) se incorporainformación inexacta, y en ocasiones, se presenta un sub registro en el número de lesionados y fallecidos.

Si bien, con esta información es posible obtener orientaciones generales respectode las medidas para reducir el número e impacto de los siniestros viales o priorizar algunas zonas del territorio, carece de la calidad requerida para avanzar en análisis epidemiológicos, en la identificación de acciones de intervención efectivas y en el soporte de acciones legales y jurídicasasociadas a daños materiales, pérdida de vida e indemnizaciones (Bastidas & Quintero,2012).

En materia de la integración de la información, se ha avanzado en la interoperabilidad de tres bases de datos;sin embargo, aún se presenta el desafío de lograr la consolidación del 100 % de la información producida por todos los actorestanto en el nivel nacional y territorial, como en los sectores público y privado.

El municipio carece de todo procedimiento que permita reportar la accidentalidad en el RNA registro nacional de accidentalidad, por ende muchos procesos que requiere un levantamiento de croquis para definir presunta culpabilidad, inmovilización por lesiones personales o ejecución de actos conciliatorios son ausentes en el proceder legal aplicado al municipio.

107 Ley 1702 de 2013. Art. 11 numeral 3.

108 Grupo de trabajo permanente del Foro de Transporte Internacional - ITF (International Transport Forum), adscrito a la OCDE.

A nivel territorial, el panorama es similar, puesde acuerdo con el ONSV, la identificación de las causas de los siniestros viales y la caracterización del problema se tratan demanera parcial con la información que se desarrolla en la actualidad. Así mismo,el conocimiento generado se encuentra disperso, lo cual dificulta su difusión y uso.

De acuerdo con lo anterior, se encuentran debilidades en la cadena de los procesos queconforman la gestión de conocimiento con respecto a la generación y captura del dato, producción de conocimiento (p. ej. estudios,investigaciones, artículos, entre otros) y difusión y el uso de este, lo cual se asocia de forma principal a las siguientes causas:

Causa 1: Desconocimiento de los requerimientos asociados a la calidad de losdatos sobre siniestralidad

109 i) Base de Datos de Fallecidos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencia Forense (INMLCF), ii) Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y iii) Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT).

En la actualidad, el ONSV ha identificado diversidad de definiciones de los indicadores de siniestralidad, así como de sus metodologías de cálculo, las cuales varían según la entidad encargada del levantamientoy captura de la información y de la finalidad de su uso. Al respecto, se desconoce el nivel de calidad los datos, su validez para generarconocimiento acerca de la siniestralidad vial y su grado de adaptación a las cifrasconsolidadas del orden nacional.

Para mitigar esta situación, el ONSV adelanta acciones interinstitucionales para elfortalecimiento del ecosistema de datos parala seguridad vial entre las que se encuentra la Mesa Técnica Nacional Asesora para el Análisis de Información de Seguridad Vial y desarrolla actividades relacionadascon el proceso de certificación de calidad de la operación estadística del indicador de mortalidad de acuerdo con las normas estadísticas del Sistema Estadístico Nacionaldel DANE.

Causa 2: Débil institucionalidad para lagestión del conocimiento

En Colombia existen múltiples entidades públicas y privadas dedicadas a generar información relacionada con la siniestralidadvial (Ministerio de Transporte, Ministerio de Salud, Departamento Administrativo Nacionalde Estadística, Policía Nacional e Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses). No obstante, esta generación de información se realiza desde la experiencia y óptica individual que cada una de estas entidades tiene acerca del fenómeno de la siniestralidad.

Así mismo, se han identificado otras entidadesnacionales que, por sus competencias, podrían contribuir a la generación de conocimiento y su difusión en materia de seguridad vial. Sin embargo, la caracterización de sus aportes y del tipo de información que producen ha sido escasa y la concepción de la integralidad de la seguridad vial por parte de estas instancias es débil.

Aunado a lo anterior, en algunas situacionesse presentan dificultades para obtener la información periódica generada por estas entidades (Global Road Safety Facility, 2013). Al respecto, en algunas ocasiones, la información es considerada como un activo institucional cuya remisión a la ANSV queda a discreción de la entidad.

A lo anterior, se suman las debilidades en laplaneación estratégica, lo cual trae consigola incertidumbre del conocimiento que se necesita construir colectivamente, los recursos necesarios para ello y la utilidad quetendrá el obtener esta información para la gestión de la política pública.

Con relación al ámbito territorial, hay desconocimiento sobre la información producida en este nivel y así mismo, se evidencian diferentes grados de madurez, enocasiones, determinados por la capacidad administrativa, técnica y financiera del territorio.

110 Cuenta con la participación de catorce (14) entidades del orden nacional y tiene como objetivo unificar terminologías, indicadores y metodologías y desarrollar planes de acción para mejorar el ecosistema de datos.

Como respuesta a la situación anterior,en 2021 la ANSV firmó un Acuerdo de Entendimiento con entidades territoriales con el objetivo de aunar esfuerzos para la creación de una instancia de participación interinstitucional denominada «Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial – ROT» y con ello, disminuir las brechasevidenciadas en el ciclo completo de la gestión de conocimiento en materia de seguridad vial. Para el año 2021, la ROT tiene una cobertura territorial de 23 departamentos y 75 municipios, los cuales trabajan en el fortalecimiento de las capacidades técnicas y tecnológicas para mejorar la recopilación,transformación y análisis de la informacióngenerada desde los territorios.

Finalmente, se ha identificado la existenciade 14 observatorios pertenecientes a la academia, los cuales desarrollan actividadesen torno a la seguridad vial (ANSV, 2020).

Al igual que con la información de carácter territorial, es escaso el perfilamiento de estasorganizaciones para determinar la relación funcional entre ellas y los diseñadores de política pública del ámbito nacional y territorial, así como el tipo y calidad de lainformación generada.

Situación similar se presenta con el sector privado y las asociaciones de víctimas y actores viales, en el cual se evidencia un potencial poco explorado con respecto a la gestión de conocimiento, de tal forma que se desconoce el tipo de información que se genera o se puede producir a través de ellas.

Con este proceso podríamos lograr la participación activa del municipio en gestión del riesgo vial crítico.

Objetivos y acciones

Objetivo general: Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno dela siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de política pública en seguridad vial.

111 Grupos de trabajo, observatorios, centros de pensamientos o centros de conocimiento.

112 ANSV-006-2021 del 10 de marzo de 2021. Es importante mencionar que con corte al 24 de marzo de 2021 se encuentran en proceso de Adhesión a este instrumento 29 entidades territoriales con el fin de poder lograr una cobertura total del territorio nacional, se continúa con una estrategia de socialización para que se incorporen los territorios, principalmente ubicados en la Región Orinoquía y Amazonía.

113 El detalle de las acciones (descripción, actividades, entidad líder, entidades de apoyo y fechas de cumplimiento) se encuentra en el documento anexo «Plan de acción por la seguridad vial 2022 – 2031» en el aparte denominado «8. Gestión del conocimiento».

Objetivosespecíficos	Acción	Descripción general
1. Definir e implementar medidas asociadasa la mejora de La calidad del conocimiento de seguridad vial.	Definir el modelo local de gestiónde conocimiento en seguridad vial.	Definición de lineamientos, procesos y acciones requeridas para orientar a las entidades en recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información. Así mismo, se estructurará el Sistema Local de Indicadores de Seguridad Vial, el cual corresponderá a la batería de indicadores necesaria para realizar seguimiento y monitoreo a la gestión dela seguridad vial bajo el enfoque SistemaSeguro.
	Desarrollar el Programa nacional de investigación enseguridad vial.	Desarrollo y divulgación de investigaciones básicas, aplicadas y experimentales que permitan comprender la siniestralidad vial a partir del reconocimiento de sus causas. Estas investigaciones tendrán el objetivo de fortalecer la formulación de acciones en la gestión de la seguridad vial, así comoavanzar en soluciones innovadoras que involucren el uso de nuevas tecnologías.

	Fomentar la calidad de la información en seguridad vial	Fomento de la calidad de la información de las fuentes primarias, así como del ONSV, para generar datos e informaciónque cumpla con los atributos de calidad estipulados en el país para producción de estadísticas nacionales útiles en la gestión de la política pública en seguridad vial. El cumplimiento de esta acción contempla, entre otros: »Actualización a nivel normativo y tecnológico para el Informe policial de accidentes de tránsito (IPAT). »Fomento la adopción de los criterios de calidad en las operaciones estadísticas Locales.

Objetivosespecíficos	Acción	Descripción general
2. Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial	Consolidar la Red de Observatorios Territoriales de seguridad vial.	Consolidar y participar de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial como instancia que articulará la recopilación, análisis y difusión de datos y conocimiento que se genere en materia desiniestralidad vial a nivel territorial.
	Articular el sector técnico-científico a la Red de Observatorios Territoriales.	Articulación entre los actores públicos y privados que intervienen en la producción, promoción, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y técnicos y los miembros de la ROT para definir acciones conjuntas encaminadas a la generación de conocimiento.
	Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.	Identificación de los aspectos que son susceptibles de optimizar en el proceso de recopilación, captura, análisis y difusiónde los datos e información y definición de la estrategia para la optimización de los procesos acordados con los actores de la seguridad vial.

Actores viales más vulnerables

El PNSV 2022 — 2031 tiene como objetivo proteger la vida de todos los actores viales,teniendo en cuenta que una de las premisas principales del enfoque sistema seguro es que ninguna muerte en la vía es aceptable, igual forma el Plan Local de Seguridad Vial del Municipio tendrá el mismo enfoque. No obstante, de acuerdo con lo expuesto en la sección algunos actores viales, por su mayor vulnerabilidad, requieren consideraciónespecial en la gestión de la seguridad vial.

En este sentido, es importante destacar lossiguientes aspectos:

»Los motociclistas representan el 51 % de las víctimas fatales del país.

»El peatón es el segundo actor con mayorparticipación en las cifras de fatalidad en las vías (26 % según información de los últimos diez años).

»48 % de peatones fallecidos en siniestrosviales tenía 60 años o más.

»Los usuarios de la bicicleta han tenido uncomportamiento de crecimiento en los últimos diez años.

»La siniestralidad es la segunda causa de muerte externa para niños, niñas y adolescentes en el país.

»Los adolescentes (12 y 17 años) representaron, en el año 2021, el 71,5 % de los fallecimientos totales en la población de niños, niñas y adolescentes.

»Los niños, niñas y adolescentes quese movilizan en motocicleta son los principales afectados en la siniestralidad de niños, niñas y adolescentes (52,5 % de víctimas fatales menores de 18 años se transportaba en motocicleta).

Al respecto, si bien, el PNSV 2022 — 2031 tiene un enfoque orientado hacia la obtenciónde un impacto positivo a todos los actores viales, se han establecido orientaciones encaminadas a que el desarrollo de determinadas acciones incorpore de forma preceptiva las necesidades de quienes presentan mayor vulnerabilidad ante los riesgos, como se expone a continuación.

»Gestión de la velocidad: El área de acciónde gestión de velocidad es una de las grandes apuestas del Gobierno nacional para la reducción de víctimas en siniestrosviales, teniendo en cuenta el impacto de la velocidad en la gravedad de las lesiones. De acuerdo con lo establecido en el diagnóstico, los motociclistas y peatones son las principales víctimas delos siniestros en los cuales el exceso de velocidad se identificó como hipótesis decausa probable.

Por lo anterior, cumplir con el objetivo de fomentar la conducción de vehículos a velocidades adecuadas al entorno, funcionalidad de la vía y para los actores viales que allí circulan, a través de todas las acciones incorporadas en el área de acción de gestión de la velocidad, tendrá un impacto positivo para peatones y motociclistas, actores viales más afectados por los impactosde velocidades inadecuadas en las vías.

»Vehículos seguros: la seguridad en losvehículos ha sido reconocida como una de las medidas más efectivas para reducir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales o, en caso de ocurrenciadel siniestro, reducir la probabilidad de lesiones graves y fatales. Lograr el ascensotecnológico vehicular en Colombia, tal y como está planteado en el PNSV 2022 — 2031, supone la protección de losocupantes

de los vehículos, sin importarsu género o edad.

Es preciso señalar que la relevancia de la seguridad en los vehículos se fundamenta enque dicha protección excede a sus ocupantes. En este sentido, vehículos equipados con sistemas de frenado con desempeño seguro y sistemas como el control electrónico de estabilidad, ABS, frenado autónomo de emergencia, entre otros, además de reducirprobabilidad de lesiones graves o fatales en sus ocupantes, reducen la probabilidadde colisión con otros vehículos como las motocicletas y de atropellamiento a peatones y ciclistas, o en caso de ocurrenciadel atropellamiento o colisión, reducen la velocidad de operación del vehículo, con lo cual se mitiga la transferencia de energías notolerables por el cuerpo humano.

Sin duda, el ascenso en tecnología vehicular representará un gran avance en materia de protección de todos los actores viales y, dadaslas dificultades de reacción ante siniestros que tienen los niños, niñas, adolescentes y mayores de 60 años y la vulnerabilidadde los motociclistas, ciclistas y peatones por la desprotección de su cuerpo, la implementación de las acciones de esta áreade acción tiene un impacto directo en los actores viales más vulnerables, en especial, lasacciones que se enuncian a continuación:

Definir los requisitos técnicos de seguridadde los sistemas de retención en vehículos automotores de cuatro y más ruedas:

Esta acción incorpora lo referente a la incorporación de plazas isofix para la instalación segura de los sistemas de retención infantil en los vehículos de 4 ruedasy su desempeño seguro.

Definir los requisitos técnicos de los sistemas de frenado en vehículos automotores de cuatro y más ruedas: Lossistemas de frenado incluyen lo referente aldesempeño del sistema de frenado, control electrónico de estabilidad, sistema de asistencia al frenado y sistema avanzado de frenado de emergencia.

El sistema de frenado autónomo de emergencia permite detectar los peatones yciclistas situados delante del vehículo, avisar al conductor y activar el sistema de frenadoa fin de desacelerarlo para evitar la colisióno mitigar su gravedad si el conductor no reacciona ante el aviso.

Definir los requisitos técnicos de seguridadlos sistemas de frenado para motocicletas: Esta acción incorpora lo referente al desempeño seguro del sistema de frenado enmotocicletas y la incorporación de sistemas de frenado CBS y ABS.

Definir los requisitos técnicos de seguridadde las llantas para motocicletas: Esta acciónincorpora lo referente al desempeño seguro de las llantas para motocicletas.

Definir los requisitos técnicos de seguridadde los sistemas de retención infantil: Esta acción incorpora lo referente al desempeñoseguro de los dispositivos utilizados para el transporte de niños y niñas.

Definir los requisitos técnicos de los elementos de protección personal paramotociclistas: Esta acción incorpora lo referente al desempeño seguro de los elementos de protección personal para motociclistas (p. ej. guantes y ropa de protección)

Definir los requisitos técnicos de los vehículos en relación con la protección de los peatones ante atropellamientos por parte de vehículos motorizados: Esta acciónincorpora lo referente a la mejora del diseñodel vehículo para proteger a los peatones.

Definir los requisitos técnicos necesarios para reducir o gestionar la presencia de puntos ciegos vehiculares con el fin de protegera los actores viales, en especial, ciclistas y motociclista.

Definir los requisitos técnicos de seguridadde los cascos para ciclistas: Esta acción incorpora lo referente al desempeño segurode los cascos para motociclistas.

Definir los requisitos técnicos de seguridadde los dispositivos de iluminación de bicicletas: Esta acción incorpora lo referenteal desempeño seguro de los dispositivos de iluminación de bicicletas.

Definir los requisitos técnicos de seguridad de la iluminación y dispositivos de señalización de vehículos tipo motocicleta: Esta acción incorpora lo referente al desempeño seguro de los dispositivos de iluminación y señalización de las motocicletas.

Definir los requisitos técnicos de seguridadde los dispositivos de control óptico de vehículos tipo motocicleta: Esta acción incorpora lo referente al desempeño segurode los dispositivos de control óptico y señalización de las motocicletas.

Definir los requisitos técnicos de seguridadde los vehículos de micromovilidad: Esta acción incorpora lo referente al desempeñoseguro de los vehículos de micromovilidad.

» Infraestructura vial: La operación de vías seguras,busca la interacción armónica de todos los actores viales, en consideración delas vulnerabilidades asociadas al uso de determinados medios de transporte o características como la edad o situacionesde discapacidad.

Al respecto, el área de acción de infraestructura vial segura ha establecido de forma enfática, la necesidad de incorporar en los diferentes lineamientos de diseño de la infraestructura vial las necesidades de los actores viales más vulnerables. En similar sentido, está consideración se ha establecido para el programa de evaluación, inspección y auditorías, programa en el cual se identificarán riesgos para los actores viales, asícomo las acciones de mejora que se deben implementar para su gestión.

Al respecto, el área de acción de infraestructura vial segura incorpora lassiguientes acciones:

Actualizar los lineamientos técnicos de diseño geométrico de la infraestructura vial interurbana o rural: Análisis y actualización de los lineamientos vigentes de diseño geométrico vial en armonización con estándares técnicos internacionales, incorporando la seguridad vial como premisa prioritaria del

diseño, teniendo especial consideración de los actores viales más vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas, NNA y personas en condiciónde discapacidad.

Definir lineamientos técnicos de diseño geométrico de la infraestructura vial urbana: Definir lineamientos técnicos de diseño geométrico para vías urbanas, incorporando la seguridad vial como premisa prioritaria deldiseño, teniendo especial consideración de los actores viales más vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas, NNA y personas en condición de discapacidad.

Definir lineamientos técnicos para la identificación y operación de pasos peatonales seguros: Lineamientos parala identificación y operación de pasos peatonales seguros, de tal forma que la vulnerabilidad de los peatones, los principios del enfoque Sistema Seguro, la accesibilidad de personas en condición de discapacidad y los factores de riesgo de la seguridad vial seanconsiderados como criterios prioritarios en la selección, diseño e implementación de dichos pasos (puentes, túneles peatonales, pasos a nivel, u otros).

Definir lineamientos para la implementaciónde infraestructura para la protección de motociclistas: Análisis de infraestructura para la protección de motociclistas (experiencias internacionales y nacionales) y definición de lineamientos y buenas prácticas en materia de seguridad vial para su implementación.

Definir lineamientos para la implementaciónde infraestructura para la protección de ciclistas:

Diagnóstico y análisis de infraestructura para la protección de ciclistas y definición de lineamientos y buenas prácticas en materia de seguridad vial para suimplementación.

Definir lineamientos para la implementaciónde infraestructura para la protección de peatones:

Diagnóstico y análisis de infraestructura para la protección de peatones y definición de lineamientos y buenas prácticas en materia de seguridad vialpara su implementación.

Implementar el programa de auditorías, inspecciones y evaluaciones de seguridad vial en el municipio: Ejecución de un programade auditorías, inspecciones y evaluaciones de seguridad vial para identificar los riesgos en los tramos de infraestructura priorizados. Como resultado del programa, se identificarán las acciones de mejora, con plazos y responsables, para mitigar los riesgosa los que se exponen los actores viales, con especial consideración de los más vulnerables(peatones, ciclistas, motociclistas, NNA, personas en condición de discapacidad).

Definir lineamientos técnicos para la pacificación del tránsito: Lineamientos para la pacificación del tránsito, los cuales considerarán medidas como el tráfico calmado y el urbanismo táctico con el fin de orientar el diseño, implementación y seguimiento de proyectos de infraestructura encaminados a favorecer el tránsito a velocidades seguras y la protección de los actores viales más vulnerables

Implementar intervenciones de seguridad vial en sitios críticos de siniestralidad: Implementación de

un programa de intervenciones de seguridad vial mediante infraestructura específica en sitios críticos desiniestralidad en vías urbanas e interurbanas.

La implementación del programa incluye laarticulación de diferentes tipos de medidasde acuerdo con las necesidades del sitio por intervenir: infraestructura, control, educación, sensibilización, socialización, comunicaciones, entre otras, con especial consideración de la movilidad segura del peatón, motociclista y en general, de los actores más vulnerables.

Definir lineamientos técnicos para la gestión de tránsito durante las obras o eventos en vía: Formulación de lineamientosy requerimientos mínimos para el diseño, implementación y seguimiento de planes demanejo de tránsito que brinden condiciones de seguridad vial a todos los actores viales, con especial consideración de los más vulnerables

»Comportamientos seguros: el conocimiento y aceptación de la responsabilidad de cada actor vial con la protección de su propia vida y con comportamientos que no generen riesgospara los demás, es la materialización del principio de corresponsabilidad del enfoque sistema seguro. Lo anterior, implica autocuidado, conciencia social y reconocimiento de la vulnerabilidad de losactores viales que nos rodean.

En este sentido, el área de acción de comportamientos seguros visibiliza y priorizadicha vulnerabilidad a través de las siguientesacciones:

Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura: Actualización de las orientaciones pedagógicas para la educación en seguridad vial en los niveles de la educación formal (incluye educación básica primaria y básica secundaria, y educación media y superior), no formal e informal con el fin de coordinar procesos y definir metodologías, contenidos, evaluación y seguimiento requeridos en la materia. Las orientaciones deberán contener enfoques pedagógicos, así como contenidos mínimos para educar conforme a la poblacióna la que van dirigidos haciendo énfasis en primera infancia y juventudes, actores viales más vulnerables, enfoques de género y diferenciales.

Promover la formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media: formulación de una propuesta legislativa que tenga como fin establecer la obligatoriedad de formular e implementar planes de movilidad escolar enfocados en seguridad vial en las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.

Ofrecer asistencia técnica en la estructuración e implementación de planes de movilidad escolar y la promociónde la seguridad vial en instituciones educativas: implementación de programas de promoción, capacitación y asistencia técnica en el municipio enfocados en la estructuración, seguimiento yacompañamiento de los planes de movilidad escolar institucionales.

Generar conocimiento para la estructuración de planes de movilidad escolar municipal: Diseño de un modelode plan de movilidad escolar en materia de seguridad vial, el cual tendrá alcance municipal, para ámbitos rurales y urbanos, haciendo énfasis en la educación para la movilidad escolar segura, en el transporte escolar y en el mejoramiento de los entornosescolares, así como en la generación de redes protectoras para los niños, niñas yadolescentes.

Definir una estrategia para la gestión de los factores de riesgo a los que se exponenlos actores viales más vulnerables en sus recorridos para acceder al transporte público: investigación en la cual se identifiquen los factores de riesgo de seguridad vial a los cuales se exponen los actores viales más vulnerables, principalmenteciclistas y peatones, en sus recorridos para acceder al transporte público, en especial, el colectivo y masivo y definición de lineamientos orientados a la gestión de dichosriesgos.

Formular estrategias para la reducción de barreras que afectan la seguridad vial desde el enfoque de accesibilidad universal: estudio que permita identificarlas barreras de movilidad que afectan la seguridad vial de actores con movilidad reducida e identificación de .estrategias que sean efectivas para mitigar dichas barreras ymejorar las condiciones de seguridad vial conenfoque de accesibilidad universal.

Formular una estrategia para la gestión de factores de riesgo de seguridad vial enel transporte escolar: diagnóstico de los factores de riesgo de seguridad vial en el transporte escolar, en particular los asociadosal uso de la motocicleta como medio de transporte por la comunidad educativa hacia o desde las instituciones educativas y análisis de las dificultades asociadas a la prestación del servicio público de transporte escolar. A partir de lo anterior, se formulará el plan de acción que permita mitigar las problemáticasidentificadas y gestionar los factores de riesgo

Formular lineamientos para incrementar eluso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizadosy no motorizados: diseño de lineamientos orientados a incrementar el uso de elementosde protección personal para la seguridad viala partir de las particularidades identificadas en los territorios y acompañamiento a la implementación de dichos lineamientos.

Formular lineamientos para el diseño e implementación de estrategias de seguridadvial para mitigar la siniestralidad vial de los ciclistas y motociclistas: definición de lineamientos técnicos acerca del diseño e implementación de acciones orientadas a generar cambios de comportamiento en los ciclistas y motociclistas a partir del estudio decaracterización de percepciones de riesgo.

Definir lineamientos para la movilidad seguraen motocicleta y bicicleta, de acuerdo con su uso, en particular, como herramienta de trabajo: definición de lineamientos dirigidos a organizaciones y conductores que utilicen motocicletas y bicicletas como herramienta de trabajo, los cuales estarán

orientados a reducir comportamientos riesgos por parte de los conductores de dichos vehículos, así como gestionar los riesgos a los que se ven expuestos en las vías durante el desarrollo de sus actividades laborales.

» Vigilancia y control para el cumplimiento de normas: el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial es característica de sociedades con una movilidad segura. Al respecto, la normatividad nacional ha tenido modificaciones planteadas para la armonización de Colombia con el enfoque sistema seguro y la protección de los actores viales más vulnerables, en especial, los ciclistas; no obstante, aún persisten retos relacionados con disposiciones necesarias enfocadas en el transporte de niños y niñas, protección de los motociclistas y peatones y fortalecimiento de la vigilancia y control como mecanismo efectivo de disuasión a conductas riesgosas y temerarias.

Promover la armonización de la normativa de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con los principios de sistema seguro: diagnóstico, formulación y radicación de proyecto de ley con ajustes normativos en las diferentes normas en que esté implicada la seguridad vial y procesos asociados a su gestión, en particular el Código Nacional de Tránsito, con el fin de armonizar la normatividad nacional con los principios del enfoque sistema seguro y con las necesidades que tiene el país para la eficiente gestión de los factores de riesgo en las vías como las velocidades inseguras y los comportamientos riesgosos por parte de todos los actores viales y favorecer la protección de los actores viales más vulnerables.

» Atención integral a víctimas: El municipio deberá establecer objetivos en esta área de acción encaminados a fortalecer la atención a las víctimas de siniestros viales, mejorar la calidad de la atención inicial, fortalecer el acceso a la atención hospitalaria y rehabilitación física y mental de las víctimas, así como el acompañamiento psicológico, social y jurídico.

El alcance de los anteriores objetivos se desarrolla a través de las acciones con enfoque universal, esto es, dirigidas a la protección de la vida e integridad de todos los residentes del municipio sin ningún tipo de exclusión por condiciones físicas o socioeconómicas, pero con la consideración de las necesidades especiales de los actores más vulnerables, la compasión por lo menos favorecidos y la disponibilidad de recursos.

Finalmente, es preciso resaltar que las áreas de acción de gobernanza y gestión del conocimiento son las bases de gestión de la seguridad vial en las cuales la administración local debe trabajar para avanzar e implementar las acciones diseñadas para la gestión de los riesgos en las vías.

Caracterización y estrategia territorial para la seguridad vial

La territorialización de la política pública en el municipio no solo es una tendencia, los procesos de planificación de la gestión pública y la consolidación de las agendas entérminos de resultados, cada vez reclaman más esfuerzos de los diseñadores de políticapública para identificar los fenómenos de estudio con un territorio particular.

Teniendo en cuenta que un territorio es la expresión de las dinámicas ambientales,económicas y sociales, que, entre otros aspectos posibilitan el desarrollo de quieneslo ocupan, la seguridad de ese territorio se convierte en un atributo que debe ser inherente a todas las actividades que allí se desarrollen. Para el caso del presente Plan, la movilidad segura de los diferentes actoresviales no es la excepción y, si bien responde al objetivo primario de garantizar la vida de las personas, también tiene incidencia directasobre la sostenibilidad del desarrollo social y económico de un territorio, al tiempo que estas dinámicas lo tienen sobre la seguridad vial.

A partir de lo anterior, el enfoque territorial del plan comprende la identificación de elementos que permiten caracterizar la siniestralidad vial y el comportamiento de algunos factores de riesgo asociados a esta, propios de cada una de las ocho regiones de análisis a partir de información generada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Este punto de partida general, unido a la identificación de los principales problemas que afronta cada una de las ocho regiones identificadas, derivado del trabajo con los diferentes grupos de interés que participaron en el ejercicio de Diálogos Territoriales, permitieron la identificación del énfasis que los diferentes objetivos específicos del Plan deberían considerar en el municipio.

La identificación de dicho énfasis presenta un doble propósito; en primer lugar, sirve de referencia a la gobernación y demás municipios al momento de diseñar e implementar planes, programas y proyectos, en el marco del Plan Local de Seguridad Vial y, en segundo lugar, presentan una orientación para los gobiernos territoriales al momento de elaborar sus planes de seguridad vial o implementar acciones en materia de seguridad vial en su territorio, en los términos que lo define el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002.

Vale la pena resaltar, que el proceso de involucrar el enfoque territorial en el Plan Nacional de Seguridad Vial es una apuesta encomún para consolidar una visión compartidaentre el Gobierno nacional y los gobiernos territoriales, con el objeto de convocar voluntades y actores frente a las metas planteadas en materia de seguridad vial a 2031, en el caso particular la fecha determinada para el Municipio hasta el año 2027.

Finalmente, es relevante considerar que el planteamiento de las estrategias locales aquí propuestas complementa la inclusión y participación de las regiones en las demásestrategias del departamento, nacionales y no excluye el desarrollo de otras acciones del nivel nacional y local.

Caracterización general de siniestralidad vial a nivel regional

El modelo de movilidad, está condicionadopor el grado de desarrollo de un territorio, así como por la localización de la población y su necesidad de trasladarse a los centros generadores de la actividad económica — mercado laboral, acceso a bienes y servicios,etc.

En esta materia, el municipio y las entidades territoriales enfrentan importantes desafíos por cuenta de las externalidades negativas del transporte, entre ellas la siniestralidad vial (DNP, 2020), asociada a la congestión vehicular y la disposición de factores como el comportamiento de los usuarios viales y el estado de la infraestructura, entre otros, los cuales originan condiciones de riesgo para los desplazamientos de la población, que pueden variar en su naturaleza y magnitud a lo largo de todo el territorio nacional.

De acuerdo con lo anterior, se encuentra una relación directa entre el nivel de actividad económica de las diferentes regiones, la concentración de población y la siniestralidad vial. El nivel de actividad económica, en términos de su aporte al Producto Interno Bruto, PIB, está asociado a mayor movilidad de población en el municipio y, por lo tanto, una mayor exposición de esta a los diferentes factores de riesgo que generan los siniestros viales.

Esto es principalmente relevante en el municipio teniendo presente la incursión de participación en sectores productivos como son los hidrocarburos.

114 Art. 4. PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

115 La movilidad es la práctica social de desplazamientos realizados por diferentes sujetos (personas o bienes) como respuesta al deseo o necesidad de acceder desde un lugar de origen hacia uno de destino, en un espacio geográfico y a través de un sistema de transporte (DNP, 2020).

Otros de los factores que inciden en la exposición de los diferentes actores a los siniestros viales son el tamaño y la composición del parque automotor. A mayor número de vehículos en las vías se presenta un mayor nivel de exposición, lo cual aumentala probabilidad de ocurrencia de siniestros viales.

En el caso del municipio, con incremento significativo por la productividad económica del municipio en la participación de vehículos de transporte de pasajeros con camionetas, buses, servicios de carga.

Se encuentra que este comportamiento estuvo jalonado por el aumento de las motocicletas que presentaron crecimientos anuales promedio de 11,6 % y 9,35 % respectivamente, el ritmo de crecimiento del parque de motocicletas se situó hasta 3 puntos porcentuales, por encima del parque automotor general, acción nacional que repercute directamente en municipio al igual que de forma nacional.

El comportamiento señalado anteriormente ocasionó que la participación de la motocicleta en el municipio presentara incrementos superiores a los 10 puntos porcentuales, entre 2010 y 2021. La motocicleta se ha convertido en el tipo de vehículo con mayor participación en elparque automotor nacional en los últimosaños, su participación se incrementó 10,2 puntos porcentuales entre 2010 y 2020.

Por lo que la necesidad de explicar las particularidades municipales que llevaron a ello resulta relevante.

Es importante resaltar además que la mayor participación de peatones en la fatalidad por siniestros viales se concentra en las regiones Eje Cafetero Antioquia y Central, las cuales concentran la mayor proporción de poblacióndel país, principalmente de tipo urbano. En estas regiones más de una cuarta parte de lasfatalidades corresponde a peatones.

Con respecto a la participación de las fatalidades de ciclistas las regiones que mayor participación presentan de este tipo de actor en el total, son la región Central y Eje Cafetero y Antioquia, con alrededor del 6% del total de víctimas. En el caso de otros vehículos la región Caribe supera la media nacional en cerca de 2 puntos porcentuales.

Con respecto a la causa probable de las fatalidades, de acuerdo con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, INMLCF, el 80% de las fatalidadesse deben a exceso de velocidad o desobedecer las señales de tránsito. A nivelregional, no obstante se presentan casos a resaltar, como sigue:

» Desobedecer señales de Tránsito.

» Exceso de velocidad, asociada predominantemente al uso de la motocicleta en el municipio

Embriaguez alcohólica y no alcohólica.

En el caso del motociclista, el 75% dela fatalidad de este actor vulnerable, esresultado de la interacción transporte de carga, transporte individual y otro motociclista. No obstante, la importancia del actor que más intervienen en la fatalidad del motociclista varía.

Con respecto al peatón que es el segundo actor en orden de importancia.

Con respecto al ciclista, cuya fatalidad enpromedio representó el 9,6 % del total nacional entre 2015 y 2021, el 92 % de su fatalidad se explica en su interacción en un vehículo con transporte de carga, de pasajeros, individual y con el motociclista.

Con respecto a la Revisión Técnico Mecánica y el SOAT, durante el año 2020, en el cual la movilidad a nivel nacional se vio afectada porel estado de emergencia sanitaria en todo elterritorio nacional, por causa del Covid 19, el porcentaje de evasión de la Revisión Técnico-Mecánica y el SOAT fue del 66 % y del 50 %respectivamente.

En el caso de la Revisión Técnico Mecánica,RTM, cuyo objetivo es prevenir posibles fallas mecánicas generadoras de siniestros/fatalidadde los vehículos

En el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, su evasión pone de manifiesto las debilidades para la consolidación y sostenibilidad del Sistema de Atención Integral a víctimas de siniestros viales. Como se aprecia, la evasión por esteconcepto se presenta en mayor medida asociada al vehículo motocicleta que es el que mayor participación o incidencia tiene en la siniestralidad/ fatalidad. Así mismo se encuentra relación directa entre las regionesen las cuales se registra la mayor evasión dela Revisión Técnico-Mecánica y el SOAT. La diferencia se encuentra en un menor nivel de evasión del SOAT en 2021 al registrar el 48 %.

116 Estas características fueron objeto de identificación durante los Talleres Regionales, tanto de Motociclistas llevados a cabo durante 2020 – 2021, como los desarrollados en 2021 en el marco de los Diálogos Regionales del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Principales retos de la seguridadvial y estrategias con enfoque territorial.

En el marco de los Diálogos Territoriales:"El Plan También es Contigo", los gruposde interés participantes priorizaron las problemáticas en torno a la seguridad vial encada una de las ocho regiones que se dividió el país e identificaron las principales causasde fondo de cada una de estas.

Si bien para las regiones se priorizaron comoejes problemáticos:

» Incumplimiento de normas de Tránsito en materia de seguridad vial.

» Comportamientos de riesgo por parte delos actores viales.

» Conducción de vehículos a velocidadesexcesivas o inadecuadas/Infraestructura vial insegura.

Las causas de fondo para cada eje problemático evidencian el carácter multisectorial de la seguridad vial y la interacción que debe darse en torno a losdiferentes componentes que se definen en el Plan, como punto de partida para la implementación del enfoque de Sistema Seguro en el marco del segundo decenio dela Seguridad Vial.

Así para cada el municipio se presenta desde la región y el departamento, los principales ejes problemáticos que se establecieron en cada una de ellas, los cuales se encuentrannumerados, de acuerdo con la priorización realizada. Adicionalmente, se mencionan las causas identificadas y, a partir de esta información y la generada por parte del ONSV, se proponen algunas acciones que responden de manera particulara las condiciones de la seguridad vial en cada región, con base en la definición de cada componente del enfoque de Sistema Seguro a nivel territorial.

Vale la pena aclarar que estas acciones, se consideran desarrollos complementarios, adicionales y particulares a nivel territorial del PNSV las cuales se desarrollarán de manera particular atendiendo a las características de la siniestralidad en cada región y, por lo tanto, no se encuentran en detrimento de las acciones generales planeadas en el capítulo de estrategias nacionales y estas representan la directriz para el municipio mediante el PLSV.

Región Caribe

Caracterización de la siniestralidad vial

Características Regionales	Descripción
Entidades Territoriales que la conforman	Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena, y Sucre.
Condiciones particulares de la región	Deficiencias en conectividad entre los siete departamentos. Persistencia de zonas con alta pobreza. Desigualdades territoriales en desarrollo productivo, de acuerdo con las vocaciones particulares de las subregiones delCaribe (DNP, 2019). El 42% de los nodos de desarrollo regional presentan una tasa de fatalidad mayor al promedio nacional.

Causas probables de fatalidad por tipo de actor 2015 – 2021

Causas probables	Usuario Motocicleta	Peatón (1)	Usuario Bicicleta	Usuario Vehículo Individual	Usuario Transporte Carga	Usuario Transporte Pasajeros	Otros
DesobedecerSeñales de Tránsito	62,0 %	43,9 %	34,1 %	60,2 %	24,4 %	37,3 %	45,5 %
Exceso De Velocidad	27,5 %	49,1 %	61,2 %	24,7 %	51,1 %	37,3 %	0,0 %
Embriaguez (Alcohol. YnoAlcohol)	6,7 %	2,3 %	1,2 %	3,3 %	1,1 %	0,0 %	0,0 %
Malas Condicione	1,3 %	2,7	1,2 %	5,4 %	18,9 %	17,6 %	18,

s deVía		%					2 %

121 Atlántico: Baranoa (17), Sabanalarga. (15); Bolívar: María La Baja (15); Cesar: Aguachica (22), Agustín Codazzi (17), Bosconia (38), San Juan del Cesar (19); Córdoba: Cereté (16), Chinú (25); La Guajira: Riohacha (18), Maicao (28); Magdalena: Ariguaní (26), Plato (16)). Información disponible para 33 de los 49 Nodos de desarrollo regional (DNP, RIMSIP, 2018).

Posibles Fallas Mecánicas	1,8 %	1,4 %	1,2 %	5,7 %	3,3 %	2,0 %	36,4 %
Otras (2)	0,7 %	0,7 %	1,2 %	0,7 %	1,1 %	5,9 %	0,0 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

En el caso del actor vial Peatón la causa probable Exceso de velocidad, hace referencia a la conducta dequien colisiona y genera la fatalidad de este actor vial.

Incluye volcamiento, incendio v caída.

Fuente: ANSV. ONSV con base en los datos del INMLCF. 2022.

Priorización regional: Municipios con alta siniestralidad de actoresvulnerables (2015 – 2021)

Fatalidad del Motociclista

59% de fatalidad en área urbana, 41% en área rural.

Municipios con mayor fatalidad: Cartagena (7,2%), Montería (6,5%), Barranquilla (6,2%) y Valledupar y Santa marta (5,4%).

Hora de mayor fatalidad: 6 p.m. - 9 p.m. en zonaurbana y rural

Mayor interacción con otros actores que deriva en fatalidad del motociclista: Transporte individual (22,6%), Motociclista (25,7%) y Transporte de carga (19,9%)

El 23,2% de las fatalidades se producen por colisión contra objeto fijo.

Fatalidad del Peatón

75% de fatalidades en zona urbana

Municipios con mayor fatalidad: Barranquilla (15,7%), Cartagena (11,7%), Santa Marta (8,9%),Montería (4,9%) y Valledupar (4,0%).

Hora de mayor fatalidad: entre las 6 p.m. - 9 p.m.

Mayor interacción con otros actores que deriva en fatalidad del peatón: Motocicleta (36,8%), Transporte Individual (36,3%) y Transporte de carga (16,5%)

Fatalidad del Ciclista

Municipios de mayor fatalidad en la región: Montería, Santa Marta y Valledupar, alrededor del 9%; Barranquilla y Cartagena alrededor del 6%.

Mayor interacción entre actores viales que ocasionan fatalidad en ciclista: Transporte individual

(36,5%),Motocicleta (30,3%), Transporte de carga (21,7%) y Transporte de pasajeros (9,8%).

Percepción de la problemática regional – Diálogos Territoriales. Causasasociadas.

Factor de riesgo 1. Incumplimiento de normas de Tránsito en materia de seguridad vial

Factores de riesgo asociados con cumplimiento de normas:

Alta evasión del SOAT y de la Revisión Técnico Mecánica, asociados a bajos ingresos de la población.

Alta penetración de ilegalidad en la prestación del servicio de transporte público (fenómeno de mototaxismo).

Debilidades en el ejercicio del control y la vigilancia de infractores (capacidad operativa y tecnológica)

Bajo nivel de recaudo de multas de tránsito (25%) entre 2015 y 2020.

Factores de riesgo de cumplimiento de normas asociados con comportamiento seguro: Alto nivel de migración de población rural hacia cascos urbanos y de asentamiento de población extranjera, con desconocimiento de las normas nacionales de tránsito. Formación autodidacta de actores viales y debilidades en el proceso de evaluación de éstos
Factor de Riesgo 2. Comportamientos de riesgo por parte de los actores viales
Factores de riesgo asociados con comportamiento seguro: Fallas en la educación de los conductores, acompañada de bajo interés de población en los contenidosteóricos de seguridad vial Conflictividad latente entre usuarios de vehículos y actores vulnerables Baja adherencia al uso de casco y de elementos de protección personal, debido a factores climáticos. Bajo nivel de formación en seguridad vial, dirigida a población rural.
Factores de riesgo de comportamiento asociados con gobernanza: Falta de interés y compromiso por parte de la institucionalidad privada y la ciudadanía en la gestión de laseguridad vial. Baja corresponsabilidad de sectores, como el educativo para realizar procesos permanentes de formación desde las escuelas.
Factor de Riesgo 3. Infraestructura vial insegura
Factores de riesgo de infraestructura asociados con gobernanza: Deficiencia en la articulación entre los diferentes niveles territoriales para desarrollo, financiación e intervención de infraestructura y señalización vial que garantice la seguridad de los diferentes usuarios(nivel departamental y municipal).
Factores de riesgo de infraestructura asociados con gestión de conocimiento: Desconocimiento de la incidencia de la evasión de la RTM en la fatalidad.

Acciones estratégicas con enfoque territorial

Objetivo Nacional	Énfasis Regional
Gestión de velocidad	
1.1 Impulsar el cumplimiento de los	Diseñar una estrategia para la gestión de la velocidad con un componente tecnológico que disuada la

límitesde velocidad por parte de los conductores.	modificación de los comportamientos de los conductores en la región
Infraestructura segura	
1.1 Optimizar la gestión de los dispositivosde regulación del tránsito en vías rurales, urbanas y pasos urbanos.	Apoyar la coordinación Nación — Departamento Municipios para atender la calidad de la infraestructura, principalmente a cargo del departamento y municipios. Mejora de la señalización (demarcación de zonas con crucede fauna en la vía), principalmente vías rurales.
1.2 Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntoscríticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos.	Diagnosticar e identificar e intervenir de manera conjunta, Nación — Territorio, los puntos críticos en fatalidad principalmente en nodos regionales y municipios con alta incidencia de siniestralidad por desplazamiento de poblacióny transporte de carga.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	
1.1 Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas en materia deseguridad vial.	Articular esfuerzos con las entidades territoriales para fortalecer la vigilancia del transporte de pasajeros que seofrece en la Región.
1.2 Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial.	Diagnóstico y análisis de alternativas para definir modelos diferenciales de acceso a SOAT, para promover su adquisición, considerando el bajo nivel de ingreso de la población.
Comportamiento seguro por parte de los actores viales	
1.1 Identificar las causas que originan conductas riesgosas en las vías para una definición de estrategias efectivas de intervención.	Diagnóstico y diseño de alternativas para la implementación de modelos de gestión para la implementación del cambio del comportamiento en vía y modelos pedagógicos- comunicacionales basados en: Participación ciudadana. La identificación del otro en la vía. Autocuidado de los diferentes actores viales.

	Compatibilidad con acciones de control en territorio.
1.2 Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generarhábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales.	Diseñar e implementar una estrategia integral dirigida a los motociclistas, en el contexto regional, que promueva los temas de: Corresponsabilidad. Educación. Comportamiento. Control e idoneidad para la conducción del vehículo Así mismo, se debe brindar especial atención a: Jóvenes yAdultos mayores.
Gestión de conocimiento	
1.1 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial.	Consolidar la Red de Observatorios Territoriales para generar insumos que permitan diagnosticar, monitorear e intervenir los factores de riesgo de siniestros viales, en torno al enfoque de Sistema Seguro.

1.1 Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial.	Establecer una agenda de investigación y monitoreo de: Principales variables generadoras de riesgo para los usuarios viales, Elementos de protección personal para ciclistas y motociclistas, en climas tropicales – materiales, diseños,accesibilidad de precios, entre otros-. Impacto de estereotipos culturales y de género en la siniestralidad vial. Diagnóstico del comportamiento del motociclista y alternativas para reducción de su siniestralidad (La Guajiraprincipalmente) Factores de siniestralidad y fatalidad en niños, niñas y adolescentes y adulto mayor. Seguimiento al comportamiento de la siniestralidad de los diferentes actores viales, en especial el de los usuarios de bicicleta que presentan tendencia creciente. Incidencia del fenómeno migratorio en la siniestralidad vial.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	
1.1 Fomentar el fortalecimiento de las capacidades territoriales para la atención integral a víctimas de siniestros viales.	Consolidar una Red Regional de Víctimas de siniestros viales aprovechando la capacidad institucional de integración regional — RAP Caribe.
1.2 Fomentar el fortalecimiento de las capacidades territoriales para la atención integral a víctimas de siniestros viales.	Diagnosticar y generar alternativas en torno a modelos de gestión para la atención de víctimas de siniestros viales, ante la baja adhesión al pago del SOAT.
Gobernanza	

1.1 Asistir técnicamente a las entidadesterritoriales en la gestión de la seguridadvial.	Asistencia técnica, generación de herramientas y acompañamiento a entidades territoriales para la implementación del enfoque de Sistema Seguro, con base enun modelo de gobernanza que reconozca las característicasde la institucionalidad regional.
1.2 Fortalecer el principio de corresponsabilidad en actores privados,sociales y académicos.	Establecer consensos regionales liderados por las entidades territoriales, que convoque la institucionalidad privada, académica y la ciudadanía en torno a los objetivos en materiade reducción de la siniestralidad vial.

Características Regionales	Descripción
Entidades Territoriales que la conforman	Municipios con Secretarias de tránsito, Montería, Cereté, Lorica, Sahagún y Planeta rica apoyado de la Secretaria Departamental de Transito.
Condiciones particulares de la región	Alto nivel de pobreza y alto porcentaje de población indígena que se localiza enel territorio de manera dispersa. Movilidad más desarrollada en el Municipio de Montería, como puntos de conectividad vial terrestre con el interior, oriente ysur occidente del país. El 60% de los Nodos de desarrollo regional presentan una tasa de fatalidad mayor al promedio nacional.

125 Córdoba: montería (19);

Causas probables de fatalidad por tipo de actor 2015 – 2021

Causas probables	Usuario Motocicleta	Peatón (1)	Usuario Bicicleta	Usuario Vehículo Individual	Usuario Transporte Carga
Exceso De Velocidad	51,80%	54,80%	66,70%	23,10%	0,00%
Embriaguez (Alcohólica Y No Alcohólica)	29,80%	6,50%	0,00%	30,80%	0,00%
Desobedecer Señales De Tránsito	8,30%	35,50%	0,00%	7,70%	0,00%

Malas Condiciones De La Vía	8,30%	3,20%	0,00%	0,00%	100%	
Malas Condiciones Climáticas	1,20%	0,00%	0,00%	15,40%	0,00%	
Posibles Fallas Mecánicas	0,00%	0,00%	0,00%	23,10%	0,00%	
Contravía	1,70%	0,00%	33,30%	0,00%	0,00%	
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	

(1) En el caso del actor vial Peatón la causa probable Exceso de velocidad, hace referencia a la conducta de quien c fatalidad de este actor vial. Lo mismo aplica para el caso de Posibles fallas mecánicas.

(2) Incluye volcamiento, incendio v caída.

Fuente: ANSV. ONSV con base en los datos del INMLCF. 2022.

Priorización regional: Municipios con alta siniestralidad de actoresvulnerables

Fatalidad del Motociclista

Municipios que concentran la fatalidad: Montería(15,9%), Planeta rica (11,9%), Lorica (7,5%), Cerete (7,0%) Sahagún (6,6%).

Hora de mayor fatalidad: 6 a.m. - 9 a.m. en la zona urbana y 3 p.m. - 6 p.m. en zona rural, puede asociarse al traslado de la zona rural a laurbana y viceversa.

Mayor interacción con otros actores que deriva en fatalidad del motociclista: Transporte Individual (34,9%), Motociclista (18,7%) y Transporte de carga (13,6%).

El 25,9% de las fatalidades se producen por colisión contra objeto fijo.

Fatalidad del Peatón

Municipios que concentran la fatalidad: Montería (23%), Planeta Rica (20,1%), Lorica (11,5%), Cerete (5,8%) y Sahagún(3,6%).

Hora de mayor fatalidad: entre las 6 p.m. - 9 p.m., donde se presenta baja cobertura del fluido eléctrico.

Mayor interacción con otros actores que derivaen fatalidad del peatón: Motociclistas (69,8%) y Transporte Individual (19,2%) y Transporte decarga (6,4%).

Fatalidad del Ciclista

2 Municipios de mayor fatalidad en la región concentran el 100% de las fatalidades: Montería con 1 (50%) y Sahagún con 1 (50%)

Colisión con otros actores viales que genera fatalidad: Transporte individual (42,9%), Motociclista (28,6%)y Transporte de carga (21,4%).

Percepción de la problemática regional – Diálogos Territoriales. Causasasociadas.

Factor de Riesgo 1. Infraestructura vial insegura

Factores de riesgo de infraestructura vial:

Dificultad para financiar infraestructura con características de conservación requeridas en virtud de laconservación ambiental que debe caracterizar las intervenciones de infraestructura.

Factores de riesgo de infraestructura asociados con gestión de conocimiento:

Baja investigación de normas técnicas constructivas ecosostenibles para infraestructura, señalización etc., considerando la estacionalidad de las inundaciones regionales.

Factor de Riesgo 2. Comportamientos de riesgo por parte de los actores viales

Factores de riesgo de comportamiento seguro:

Escasa cultura ciudadana en relación con la seguridad vial, pues de manera consciente se desobedecenlas normas

Factor de Riesgo 3. Incumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial

Factores de riesgo de cumplimiento de normas:

Baja calidad del transporte público en la región y proliferación de Transporte informal, cuyos vehículos notienen las condiciones para garantizar la seguridad de los usuarios.

Debilidad en el control de tránsito, ya que no hay presencia de agentes o policías que ejerzan dicha función.

Factores de riesgo de cumplimiento de normas asociados con gobernanza:

Bajo nivel de motivación y participación del sector privado en programas de educación en seguridad vialpara cualificar el personal operativo en materia de acciones seguras en vía.

Factores de riesgo de cumplimiento de normas asociados con gestión de conocimiento:

Desconocimiento de la incidencia de la evasión de la RTM en la fatalidad.

Acciones estratégicas con enfoque territorial

Objetivo Nacional	Énfasis Regional
Infraestructura segura	
2.1 Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos.	Definición de esquemas de financiación de la seguridad vial en las diferentes vías de la Región – a cargo de INVÍAS, ANI (Concesionarios) y Departamentos.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	
1.1 Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.	Articular esfuerzos con las entidades territoriales para fortalecer la vigilancia del transporte de pasajeros que se ofrece en la Región.
1.1 Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial.	Diagnóstico y análisis de alternativas para definir modelos diferenciales de acceso a SOAT, para promover su adquisición, considerando el bajo nivel de ingreso de la población.
Comportamiento seguro por parte de los actores viales	
1.1 Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano. 1.2 Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales.	Promover la articulación entre las secretarías de tránsito y secretarías de educación, con el fin de involucrar a los jóvenes y comunidades indígenas, en la definición de alternativas para combatir la siniestralidad en la región. Acompañar a la región en el diseño de programas orientados actores vulnerables, con especial énfasis en jóvenes; los cuales deben involucrar el enfoque de género y el desarrollo de campañas en lengua nativa

1.1 Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenariosde educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano. 1.3 Identificar las causas que originan conductas riesgosas en las vías para una definición de estrategias efectivas de intervención.	Implementación de intervenciones territoriales basadas en modelos de gestión para el cambio del comportamiento en vía y modelos pedagógicos-comunicacionales basados en la convivencia y el autocuidado.
1.2 Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generarhábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales.	Apoyar el diseño de estrategias de comunicación pedagogíay control, que permitan educar, persuadir y modificar el comportamiento y la adhesión a las normas de los actores viales principalmente: Motociclistas Peatones Propietarios y conductores de vehículos de Transporte Público. Así mismo, se debe brindar especial atención a: Jóvenes Adulto mayor y Comunidades indígenas.
Gobernanza	
2.2 Asistir técnicamente a las entidadesterritoriales en la gestión de la seguridadvial.	Acompañar a la Región en la conformación de la institucionalidad para la seguridad vial, prioritaria y diferenciada atendiendo a las características del departamento.
	Acompañar a las entidades territoriales en la elaboración de diagnósticos sobre los factores de riesgo del transporte de pasajeros y las alternativas para mejorar la prestación delservicio con mayor nivel de seguridad en el desplazamiento de población, principalmente en las áreas rurales.

3.2 Contribuir a la gestión de la seguridadvial laboral.	Promover, la participación del sector privado de la Región,donde a partir de la responsabilidad social se incorpore programas de reducción de la siniestralidad (PESV).
3.1 Fortalecer el principio de corresponsabilidad en actores privados,sociales y académicos.	Fortalecer la participación ciudadana en torno a la seguridadvial y formular estrategias a nivel local que consideren a las comunidades en programas y proyectos de Seguridad Vial,con énfasis en actores vulnerables: Motociclistas, Peatones; principalmente en los siguientes grupos de población: Jóvenes, mujeres mayores de 60 años y comunidades indígenas.
Gestión de conocimiento	
1.1 Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial.	Diagnóstico y análisis de alternativas para definir modelos diferenciales de acceso a SOAT, para promover su adquisición, considerando el bajo nivel de ingreso de la población.
1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial.	Identificar la consolidación de un observatorio regional que monitoree las principales variables generadoras de riesgo para los usuarios viales, con énfasis en la identificación de lascausas que originan conductas riesgosas en las vías para la definición de estrategias efectivas de intervención y control, relacionadas con estereotipos de género y grupo etario.

126 De acuerdo con el PND 2018-2022 en la región se encuentran 185 resguardos indígenas.

Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial. Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial.	Profundizar en la investigación de factores de riesgo para losdiferentes actores viales, en particular: Prever el impacto de la actividad económica de la regiónsobre la seguridad vial y viceversa.

Fuente: Taller realizado en el marco del Diálogo Territorial en la Región Caribe (4/08/2021).

Características Regionales	Descripción
Entidades Territoriales que la conforman	Secretaria de transito – Inspección de Policía
Condiciones particulares de la región	Principal actividad económica – ganadería y agricola. Cuenta con alto nivel de población flotante que determina dinámicas de movilidad particulares – Vehículos Aumento de la densidad, poblacional, falta de provisión de servicios públicos y sociales esenciales, desarrollo del turismo y sectores hidrocarburos conexos (DNP, 2022). El 0,12% de los Nodos de desarrollo regional presentan una tasa de fatalidadsignificativa con la referencia nacional.

Causas probables de fatalidad por tipo de actor 2015 – 2021

Causas probables	Usuario Motocicleta	Peatón (1)	Usuario Bicicleta
Exceso De Velocidad	65,2 %	66,7 %	0.0 %
Embriaguez (Alcohólica Y No Alcohólica)	13,0 %	0,0 %	0,0 %
Desobedecer Señales De Tránsito	8,7 %	0,0 %	0,0 %
Malas Condiciones De La Vía	8,7 %	0,0 %	0,0 %
Posibles Fallas Mecánicas	0,0 %	33,3 %	0,0 %
Pasar El Semáforo En Rojo	4,3 %	0,0 %	0,0 %
Total	**100 %**	**100 %**	**0 %**

 La Apartada, observatorio nacional de seguridad vial 2023).

En el caso del actor vial Peatón la causa probable Exceso de velocidad, hace referencia a la conductade quien colisiona y genera la fatalidad de este actor vial. Lo mismo aplica para el caso de Posibles fallas mecánicas.

Incluye volcamiento, incendio v caída.

Fuente: ANSV. ONSV con base en los datos del INMLCF. 2022

Priorización regional: Municipios con alta siniestralidad de actoresvulnerables (2015 – 2020)

Fatalidad del Motociclista

68% zona urbana.

Hora de mayor fatalidad: 3 a.m. a 6 a.m. zona urbana y9 p.m. - 12 a.m. en zona rural.

Mayor interacción con otros actores que deriva en fatalidad del motociclista: Motocicletas (12,5%). Trasporte individual (34,7%), Transporte de carga (5,6%).

El 40,3% de las fatalidades se producen por colisión contra objeto fijo.

Fatalidad del Peatón

70% zona urbana -

Hora de mayor fatalidad: 6 p.m. - 9 p.m. zonas urbana y rural;

Mayor interacción con otros actoresque deriva en fatalidad del peatón: Motociclista (75%) y Transporte individualy de carga cada uno 8,3%.

Fatalidad del Ciclista 0

Percepción de la problemática regional Factores de riesgo y causasasociadas – Diálogos Territoriales.

Factor de riesgo 1. Comportamientos de riesgo por parte de los actores viales

Factores de riesgo de comportamiento asociados con Gobernanza

Baja cobertura de organismos de apoyo al tránsito. Solo existe una inspección de policía con facultades de transito

Factores de riesgo de comportamiento seguro:

Baja percepción del riesgo, principalmente en jóvenes.

Baja cobertura y difícil acceso a escuelas de formación de conductores (empírica)

Debilidad en la cultura vial y en el respeto hacia los actores vulnerables, principalmente peatón.

Deficienterespeto de pasos seguros demarcados.

Población flotante proveniente de actividad turística incurre en comportamientos de riesgo en vehículosde trasporte livianos y de carga por producción de hidrocarburos.

Factor de Riesgo 2. Infraestructura vial insegura
Factores de riesgo de infraestructura vial: Deficiente señalización tanto horizontal como vertical y las condiciones de la infraestructura vial son deficientes (carpeta asfáltica) Infraestructura de Pacificación. Baja cultura de pobladores con respecto a las bondades de esta y su incidencia en reducción de la siniestralidad. Se considera como inadecuada para la cultura del territorio y objeto de fácil retiro.

Factor de Riesgo 3. Incumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial
Factores de riesgo de cumplimiento de normas Debilidades en el proceso sancionatorio, por ejemplo, tolerancia y poca gestión institucional con losmotociclistas que practican stunt. Movilización de vehículos de carga y pasajeros por empresas de hidrocarburos No se cuenta con cuerpos de control.
Factores de riesgo de cumplimiento de normas asociados con comportamiento seguro: Alta evasión de la RTM y el SOAT. Arraigos culturales poco considerados con la seguridad vial.
Factores de riesgo de cumplimiento de normas asociados con gobernanza: Baja articulación de gobiernos locales y sector privado frente a siniestralidad vial.

Acciones estratégicas con enfoque territorial

Objetivo Nacional	Énfasis Local
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	
1.1 Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas en materia deseguridad vial.	Promover el diseño e implementación de esquemas novedosos y sostenibles para mejorar el control vial en el territorio — mejora de la capacidad técnica y recursostecnológicos para mejorar el control.
Comportamiento seguro de los actores viales	

1.2 Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generarhábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales.	Acompañar al municipio en el diseño de programas orientadosactores vulnerables, con especial énfasis en niños y adolescente y adulto mayor; los cuales deben involucrar elenfoque de género. Promover en conjunto con la gobernación y las entidades competentes del nivel nacional, la implementación de un plan sistemático y sostenido de campañas y acciones pedagógicas de sensibilización y comunicación continuas, en materia de seguridad vial dirigidas a foráneos y habitantes.
	Definir alternativas y esquemas operativos que respondan a la particularidad de zona de alto flujo turístico (población flotante), y posibiliten un mejor control del comportamiento y cumplimiento de normativa nacional.

128 stunt, Practica de trucos o acrobacias en motocicletas.

Infraestructura segura	
1.6 Mejorar las condiciones de seguridadvial en zonas destinadas al transporte público de pasajeros.	Articulación – Nación – Territorio-, para atención de puntos críticos de siniestralidad y generación de condiciones para la pacificación en zonas de prácticas destunt.
Gobernanza	
2.2 Asistir técnicamente a las entidadesterritoriales en la gestión de la seguridadvial.	Generar un programa de acompañamiento a la región para elfortalecimiento de capacidad institucional y la articulación delas autoridades en el municipio.
	Generar condiciones para la creación de institucionalidad de apoyo a los organismos de tránsito.
3.2 Contribuir a la gestión de la seguridadvial laboral.	Definir una estrategia de trabajo conjunto entre el comercio, el sector turístico y la institucionalidad pública con el propósito de incorporar la seguridad vial en las actividades productivas del municipio.
Gestión de conocimiento	
1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial.	Consolidar la Red de Observatorios Territoriales para generar insumos que posibiliten el conocimiento acerca delas dinámicas económicas y territoriales que inciden en la siniestralidad vial, a partir del enfoque de Sistema Seguro.
1.1 Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial.	Fortalecer la gestión de conocimiento mediante la investigación aplicada y que reconozca las característicaspropias de la Región: Incidencia de la siniestralidad en actividades relacionadas a la actividad turística, comercial e industrial. Diseñar e implementar Alternativas para mejorar/actualizarel registro de vehículos con permiso de circulación y operación en la región Establecer el impacto de la migración en la seguridad

	vial.

129 El Stunt es la práctica de Piruetas y acrobacias de alto riesgo en motocicletas.

Seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial

El Seguimiento y sus Alcances

La adopción de sistemas de seguimiento y evaluación en los países de América Latina y el Caribe forma parte de los procesos dereforma impulsados en la región desde la década de los noventa del siglo XX, los cualesse orientaron a mejorar el desempeño de los modelos de gestión pública y a fortalecer el papel del Estado para la promoción del desarrollo (DNP, 2010). En tal sentido, se pueden distinguir dos enfoques que inciden en el seguimiento de políticas públicas en Colombia: la Nueva Gestión Pública - NGPy la Gestión Pública Orientada a Resultados - GPOR.

En este contexto, en la Nueva Gestión Pública - NGP, el seguimiento depende dela información proporcionada sobre las acciones y la entrega de productos y cumplecon un importante papel en la elaboración de reportes sobre los avances en la entregade servicios a los ciudadanos. En tanto que en la Gestión Pública Orientada a Resultados

GPOR, el énfasis se orienta a la búsquedade resultados que agreguen valor público (Moore, 1995) y que permitan cumplir con los objetivos y metas previstos al formular laspolíticas públicas, las cuales corresponden la respuestas del Gobierno ante situacionessocialmente problemáticas (Vargas, 1999).

Así mismo, el concepto de seguimiento en el marco de la OCDE puede definirse como una: “función continua que utiliza una recopilación sistemática de datos sobre indicadores predefinidos, para proporcionar alos administradores y a las partes interesadas de una intervención, indicaciones sobre el avance y los logros de objetivos y los fondosasignados. Las metas y objetivos fijados en los planes de desarrollo son el eje del seguimiento y el conocimiento sobre sus avances es el fundamento” (OCDE, 2002a).

De acuerdo con lo anterior, el seguimiento es un proceso permanente y continuo que requiere de la producción de información de calidad para orientar las acciones al logrode resultados, donde la creación de valor público es el eje central para la medición de desempeño en la gestión pública. Para analizar la generación de valor público se utiliza una herramienta conocida como la cadena de valor, que se constituye en la estructura fundamental para la representaciónde las intervenciones públicas y de la cual sedesprende el marco con el que se evalúa el desempeño de estas últimas.

130 Filosofía y corriente de la administración pública que se caracteriza por la adaptación y el uso de las prácticas del sector privado a los sistemas organizacionales del sector público, con el fin de maximizar el valor público (BID-CLAD, 2007) y mejorar la eficiencia y eficacia del Estado (DNP, 2010).

131 Enfoque gerencial que busca adaptar las estructuras, los procedimientos, las instituciones y los recursos de una organización para que su labor se oriente a obtener los resultados (productos, efectos e impactos) planeados que Permitan la creación de valor público (DNP, 2010).

La generación de valor público inicia por la identificación y análisis de una situación socioeconómica que se requiere intervenir. Este análisis permite identificarlas necesidades de la población objetivo, con base en las cuales se diseña la intervención pública para dar solución a dicha problemática. Luego, se determinanlos objetivos (la solución a la situación identificada), y se procede a construir la cadena de valor, que corresponde a la relación secuencial y lógica entre insumos, actividades, productos y resultados (ver Ilustración 31). Finalmente, los resultados generan efectos sobre la situación inicial y se inicia de nuevo el ciclo de generación devalor público (DNP, 2018a; DNP, 2019b).

Ilustración. Generación de valor público y la cadena de valor como eje articulador



Fuente: ANSV, adaptado de DNP (2018b).

Con el fin de orientar la toma de decisiones con menor grado de incertidumbre y con mayor nivel de evidencia, se emplea la cadenade valor como estructura fundamental para larepresentación de las intervenciones públicasy el marco en que se evalúan, con el fin de identificar y medir efectivamente (a través de indicadores) los resultados esperados (finales e intermedios), así como los productos requeridos (bienes y servicios), las actividadesnecesarias y la identificación de insumos para poner en marcha la generación de valorpúblico.

Ilustración. Cadena de valor y relación con indicadores



Fuente: ANSV con base en DNP (2018b).

Visión Estratégica delSeguimiento al PLSV

De acuerdo con los Objetivos y metas, asícomo los principios orientadores del Plan, planteados en el Capítulo 3. El seguimiento estratégico comprende las ocho (8) áreas deacción y 16 objetivos generales, a los cuales se asocian 36 indicadores estratégicos, 45 objetivos específicos y 156 acciones.

Ilustración. Componentes Estratégicos del PNSV 2022 - 2031



***Áreas de Acción:** 1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento.

Fuente: ANSV, 2022.

Adicionalmente, es importante mencionar que, para avanzar hacia la adopción y consolidación del enfoque de Sistema Seguro,el PNSV 2022 - 2031 enmarca sus objetivos, y acciones alrededor de dos estrategias, una nacional y una territorial. La estrategia nacional define el trabajo del Gobierno nacional sobre 8 áreas de acción a partir delanálisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales. Por su parte, la estrategia territorial reconoce las particularidades, necesidades y afectaciones diferenciales de los actores viales, como manifestación de la siniestralidaden las regiones que conforman el país.

132 Los alcances de la estrategia nacional se precisan en el capítulo del PNSV sobre el "Diagnóstico y estrategia nacional para la seguridad vial".

133 Los alcances de la estrategia territorial se precisan en el capítulo del PNSV sobre la "Caracterización estrategia territorial para la seguridad vial".

Ilustración. Estrategias Regionales del PNSV 2022 – 2031



Fuente: ANSV a partir las regiones definidas en las Bases del Plan Nacional de Desarrollo –PND 2018-2022 (DNP, 2019a).

El seguimiento que se adelantará a la implementación del PNSV 2022 — 2031 será de carácter estratégico, por lo cual hace énfasis en la construcción, medición y análisis del desempeño de indicadores de producto yresultado (final e intermedio), en la medida enque dichos eslabones de la cadena de valor permiten comprobar la entrega de bienes y servicios, así como los efectos generados en el bienestar de los beneficiarios, que en este caso corresponden a los actores viales (peatones, motociclistas, ciclistas y conductores y acompañantes de diferentestipos de vehículo).

134 “Los indicadores de resultado son aquellos que cuantifican los efectos relacionados con la intervención pública… De esta forma, estos indicadores miden los cambios de percepción, conocimiento, condiciones de bienestar, entre otros” (DNP, 2018b: 10).

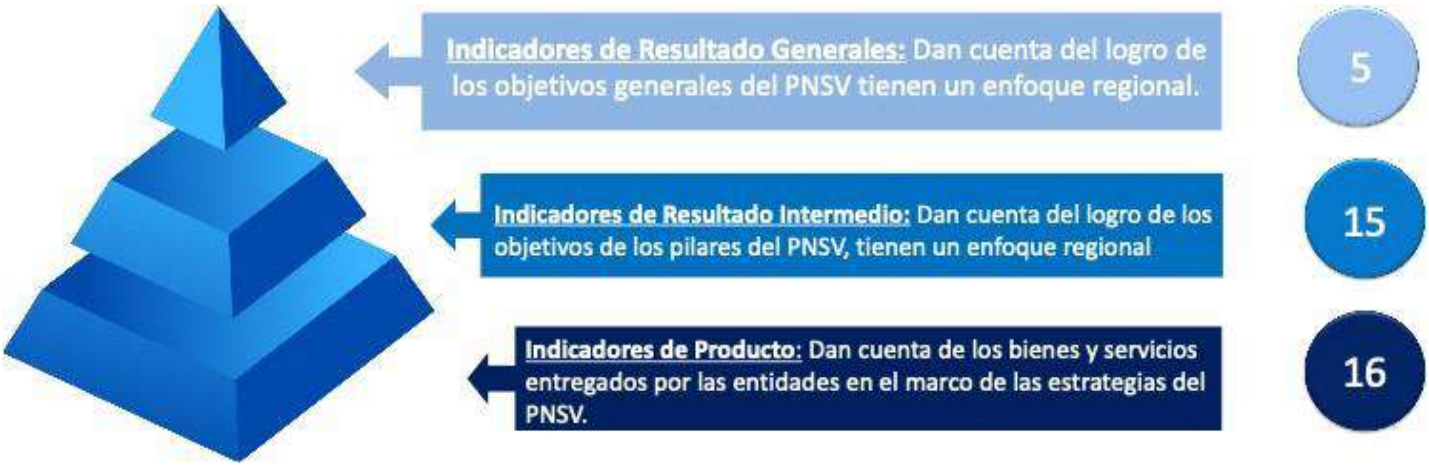
135 “Los indicadores de producto miden los bienes y servicios que son generados y entregados, cumpliendo los estándares de calidad definidos, como consecuencia de la transformación de los insumos a través de un proceso de Producción” (DNP, 2018b: 10).

Se elaborará al menos un informe de seguimiento anual al cumplimiento del PLSV2024 – 2027 en el que se evidenciarán los avances y retos en relación con la ejecución de las acciones implementadas asociadas conlos indicadores estratégicos incorporados enel Plan Nacional de Seguridad Vial.

Medición del Desempeño:Indicadores y Metas del PLSV

Como se mencionó anteriormente, el seguimiento que se adelantará a la implementación del PLSV 2024 – 2027 es de carácter estratégico y, en tal sentido, el principal requisito para adelantar dichoproceso es contar con indicadores de resultado (final e intermedio) y de producto, los cuales están asociados con los eslabones de la cadena de valor que evidencian la orientación de la gestión pública hacia el logro de cambios significativos en las condiciones de bienestar de los actores viales en Colombia y el municipio. Dando alcance a lo anterior, el sistema deseguimiento del PSNV está basado en un conjunto de 37 indicadores estratégicos, discriminados así: 6 de resultado final, 15 deresultado intermedio y 16 de producto (ver Ilustración 36).

Ilustración. Conjunto de Indicadores Estratégicos para el Seguimiento al PNSV y PLSV



Fuente: ANSV con base en DNP (2018b).

Para facilitar la consulta de la información, a continuación, se presenta el detalle de los indicadores y metas del PNSV 2022 – 2031,organizados en función del tipo de indicador (resultado final, resultado intermedio y de producto). Propuestos que se aplicaran directamente en el PLSV 2023 – 2027 del municipio de La Apartada.

Indicadores de resultado final ymetas asociadas

Los indicadores de resultado final están orientados al logro del propósito último de la intervención pública, generando cambios significativos en el bienestar de los beneficiarios, en particular de los actores viales de Colombia. En el PNSV 2022 – 2031 se identificaron cinco (5) indicadores de resultado final, asociados con el logro de lameta general del Plan y que se especifican para cada uno de los actores viales más vulnerables como los son los motociclistas,ciclistas y peatones.

En términos generales el PNSV, al igual que el PLSV de La Apartada, plantea comometa reducir en 50% la tasa de mortalidad y la de lesionados graves por cada cien mil habitantes, lo que alineará nuestro objetivo a lo propuesto tanto en la Declaración de Estocolmo (2020), como par parte de la Organización de las Naciones Unidas para la segunda década de acción para la seguridad vial 2021 - 2030.

Ilustración. Indicadores de resultado final del PNSV



Fuente: ANSV.

Tabla. Proyección de metas para los indicadores generales del PNSV y PLSV La Apartada

Indicador	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta 2031	Var (%)
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa	14,2	7,1	-50%
Fallecidos en siniestros viales	Personas	4	0	-45%

Motociclistas fallecidos en siniestros	Personas	2	0	-47%
Peatones fallecidos en siniestros viales	Personas	1	0	-45%
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	0	0	-100%
Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)	Tasa	PD*	PD*	-50%

Fuente: ANSV.

136 Los indicadores, líneas base y metas que aquí se relacionan son susceptibles de ajustes y precisiones en función de la disponibilidad y/o actualización de información. Los aspectos técnicos relacionados con los indicadores se precisan En las fichas técnicas respectivas que se incluyen como anexo de este documento y que son el principal insumo paraestructurar e implementar el seguimiento periódico al cumplimiento del PNSV.

Las metas anualizadas y mayor detalle de los indicadores se aprecian en el Anexo - Fichas Técnicas de los Indicadores Estratégicos delPNSV 2022-2031.

Tabla. Proyección de metas a nivel Regional para el indicador Fallecidos ensiniestros Viales

Indicador	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta 2031
Región Caribe	Personas	1.483	747

Indicadores de resultadointermedio y metas asociadas
Fuente: Cálculos ANSV

Previo para alcanzar los resultados finales.En el PNSV 2022 – 2031 se incluyeron
15 indicadores de resultado intermedio
Los indicadores de resultado intermedio seasocian con cambios en el bienestar de losbeneficiarios y se conciben como un paso alrededor de las áreas de acción del Plan.

Ilustración. Indicadores de Resultado Intermedio por Áreas de Acción delPNSV



Fuente: ANSV, 2022.

En la siguiente tabla se incluye el detalle es importante señalar que sus líneas base, de los indicadores de resultado intermediodel PNSV 2022 – 2031, precisando la línea base y las metas a 2027 según lo dispuesto en el PLSV de La Apartada, en los casos en los que se cuenta con información disponible.En relación con este tipo de indicadores, metas y demás componentes de sus fichas técnicas se definirán en virtud de estudios observacionales, los cuales brindarán información hacia el tercer trimestre de 2022.

Tabla. Detalle Indicadores de Resultado Intermedio por Área de Acción del PNSV

Área deAcción	Indicador	Unidad de Medida	Línea Base (2021)	Meta a 2031
Velocidades Seguras	Vehículos que superan el límite de velocidad según normas nacionaleso municipales.	Porcentaje(%)	PD*	-
Vehículos Seguros	Vehículos tipo motocicleta con sistema antibloqueo de frenos (ABS), posterior a la reglamentación respectiva.	Número	0	3.262.500
	Uso de silla de retención infantil en vehículos que transportan niños.	Porcentaje	PD*	-
Comportamiento Seguro	Uso de cinturón de seguridad en conductores y acompañantes en silla delantera.	Porcentaje(%)	PD*	-
	Uso de elementos de protección personal para motociclistas.	Porcentaje(%)	PD*	-
	Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plande Movilidad Escolar.	Número	132	1.013
	Licencias nuevas de conducción que cumplen con el nuevo esquema de licenciamiento.	Porcentaje(%)	0	100 %
Cumplimiento de Normas de tránsito en	Vehículos que pasan semáforos enrojo.	Porcentaje(%)	PD*	-
	Peatones que hacen cruces indebidos.	Porcentaje(%)	PD*	-
	Municipios con cobertura de control.	Porcentaje(%)	453	713

materia de seguridad vial	Conductores que reinciden en conductas sancionadas como de alto riesgo.	Porcentaje(%)	66	40

Atención Integral a Víctimas	Departamentos con la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales adoptada	Número	0	32
	Centros de orientación a víctimas de siniestros viales conformados	Número	1	20
Gobernanza	Recursos apalancados de inversión territorial a partir de recursos del FNSV	Porcentaje(%)	0	40
Gestión de Conocimiento	Entidades Territoriales de la ROT que implementan su Plan de Gestión de Conocimiento	Número	0	200

PD*. Por Definir. Estos indicadores estarán disponibles en el último trimestre de 2022, como resultado del Estudio Observacional que adelanta la ANSV, el cual tiene representatividad departamental y posibilita su seguimiento en cadauna de las regiones definidas en el Capítulo Territorial.

Fuente: ANSV, 2022.

Indicadores de producto y metas asociadas

Los indicadores de producto se asocian con bienes y servicios que se entregarán a partir del cumplimiento de las accionesprevistas y que permitirán alcanzar los resultados intermedios señalados anteriormente y de esta forma contribuir al logro de los resultados finales, en la lógica de la implementación de las intervencionespúblicas en el marco de la cadena de valor. En el PLSV 2023 – 2027 se incluyeron 9 indicadores de producto alrededor de las áreas de acción del Plan.

Ilustración Indicadores de Producto por Áreas de Acción del PLSV



Fuente: ANSV.

Por último, en la siguiente tabla se incluye el detalle de los indicadores de producto del PLSV 2023 – 2027, precisando sus líneas basey las metas asociadas con lo que se espera alcanzar hacia el año 2031 en términos debienes y servicios para la seguridad vial enColombia.

Tabla. Detalle Indicadores de Producto por Área de Acción del PLSV

Área deAcción	Indicador	Unidad de Medida	Línea Base (2023)	Meta a 2031
Velocidades Seguras	Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad.	Kilómetros	456	2.600
Vehículos Seguros	Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas	Número	0	340

Infraestructura Segura	Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condicionesde seguridad vial.	Número	8	40
	Kilómetros-calzada auditados, inspeccionados o evaluados.	Kilómetros	218	500
Comportamiento Seguro	Personas capacitadas y/o sensibilizadas en comportamientosviales seguros.	Número	266	1.300
	Personas capacitadas como formadores y educadores para la promoción de la seguridad vial.	Número	o	10
	Instituciones educativas asistidas técnicamente para la promoción de la seguridad vial.	Número	0	3
Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial	Organismos de tránsito asistidos técnicamente para la mejora de sus competencias en el control operativo.	Número	0	1

Atención Integral a Víctimas	Municipio asistido en la implementación de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales.	Número	1	1
Atención Integral a Víctimas	Personas capacitadas como primeros respondientes con la aplicación del protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer).	Número	0	50
Gobernanza	Empresas u organizaciones con plan de asistencia técnica formulado para la adopción del enfoque de Sistema Seguro.	Número	4	15
Gestión de Conocimiento	Entidades territoriales que conforman la Red de Observatorios Territoriales.	Número	0	1

PD: Por Definir / ND: No Disponible.

.

Información diagnóstico, participación de propios y foráneos

GRUPO SOCIAL ETNICO

Copiar gráfico

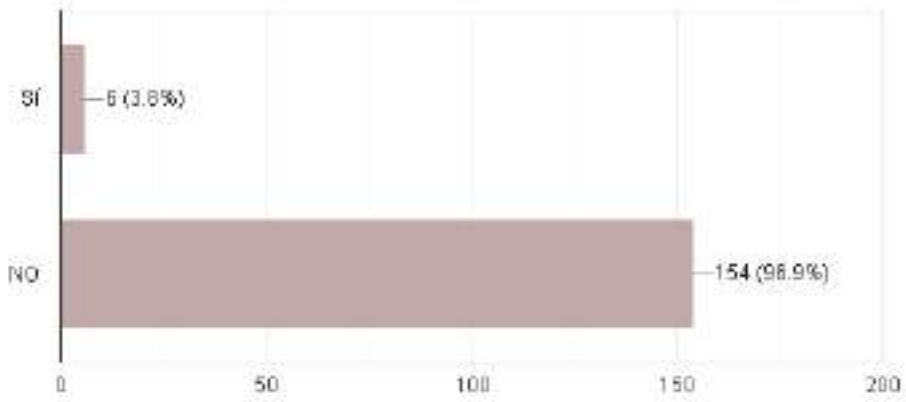
159 respuestas



¿S POSEE LIMITACION FISICA, MOTRIZ O PSICOLOGICA?

Copiar gráfico

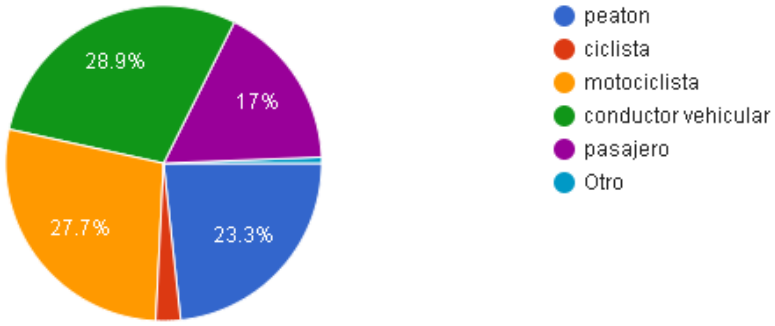
159 respuestas



CH. Frecuentemente su participación como actor en movilidad la realiza como:

Copiar gráfico

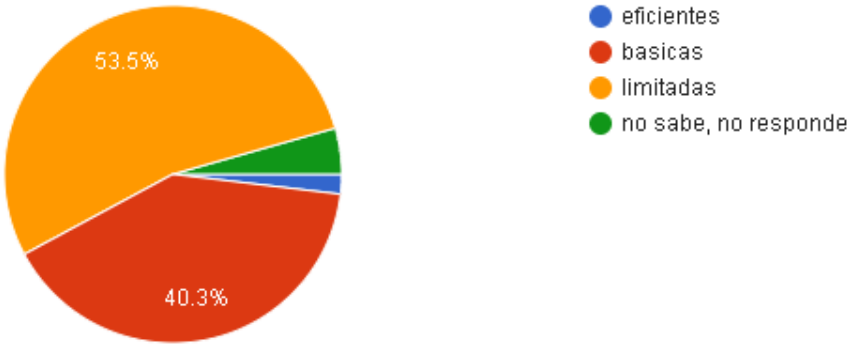
159 respuestas



I.S. Considera que el espacio designado para la movilidad se encuentra en condiciones:

Copiar gráfico

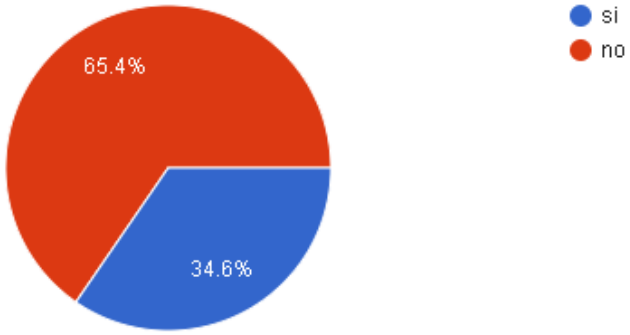
159 respuestas



A.V. Tiene conocimientos sobre primeros auxilios?

Copiar gráfico

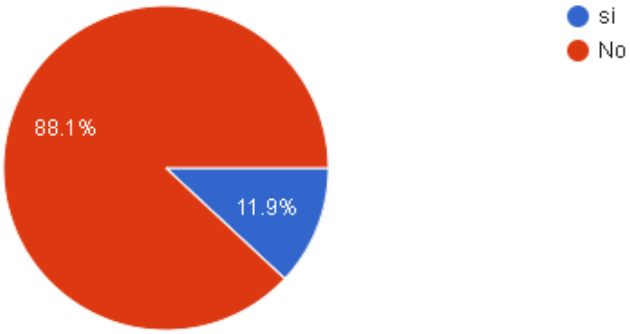
159 respuestas



A.V. Esta preparado para realizar una reanimación cardio pulmonar (RCP)?

Copiar gráfico

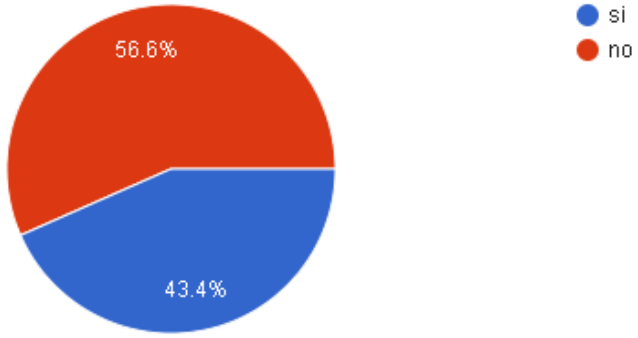
159 respuestas



C.H. Tiene conocimientos legales y técnicos en transito, transporte y seguridad vial?

Copiar gráfico

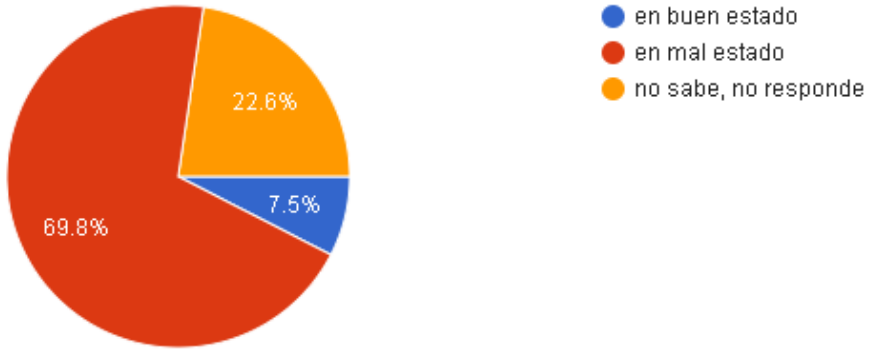
159 respuestas



I.S. Considera que las señales de transito del Municipio se encuentran?

Copiar gráfico

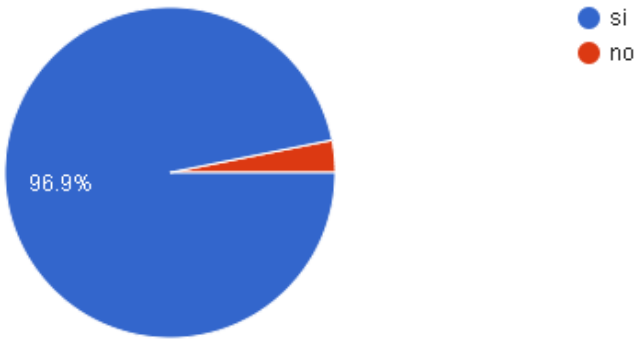
159 respuestas



C.H. Usted utiliza elementos de seguridad como cinturón o casco al momento de movilizarse en vehículos?

Copiar gráfico

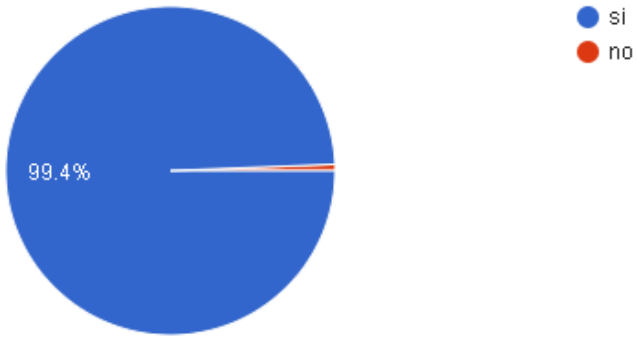
159 respuestas



C.H. Respeta la prelación de la vía indicada mediante señal de PARE?

Copiar gráfico

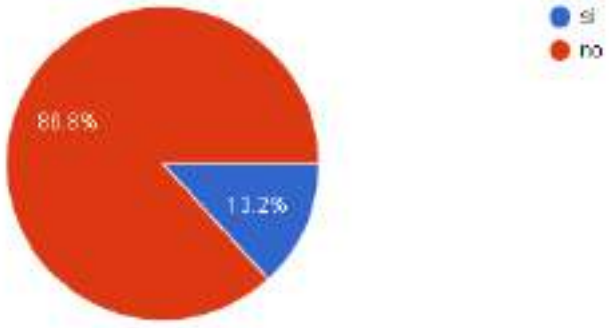
159 respuestas



C.H: Considera que los demás respetan la prelación de la vía mediante señal de PARE?

Copiar gráfico

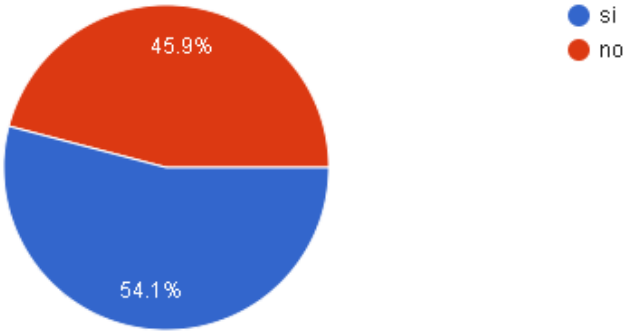
159 respuestas



C. H. Ha recibido alguna capacitación o formación en seguridad vial?

Copiar gráfico

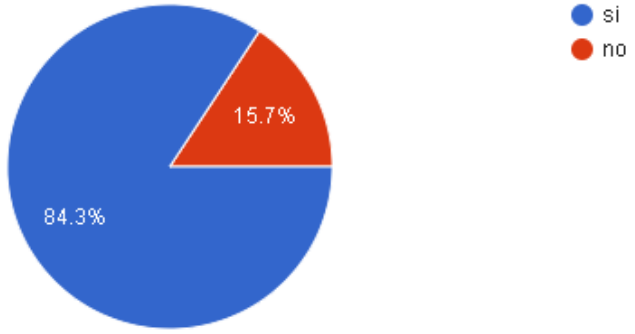
159 respuestas



C.H. Estaría dispuesto o le gustaría recibir alguna formación o capacitación en seguridad vial

Copiar gráfico

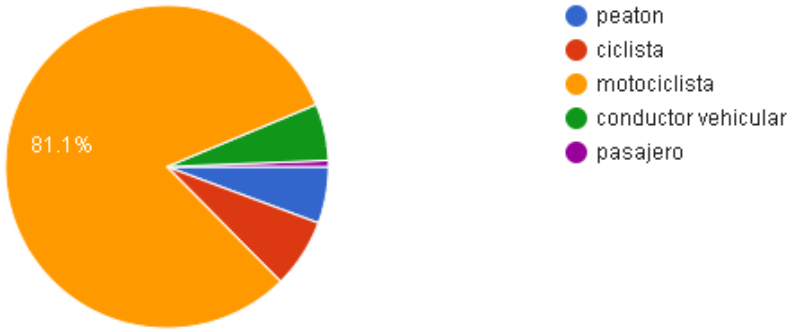
159 respuestas



C.H. Cual considera de los actores en movilidad son los que mas cometen imprudencias en la vía?

Copiar gráfico

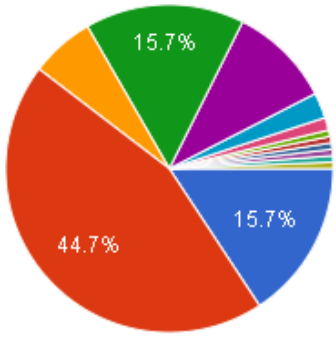
159 respuestas



C.H. I.S. Cual de los siguientes riesgos considera que es el mas relevante en la participación de la movilidad?

Copiar gráfico

159 respuestas



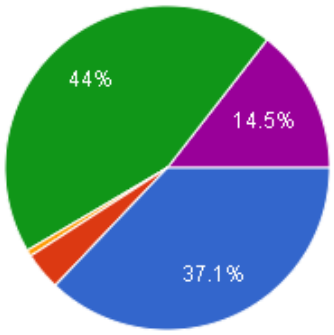
- consumo de alcohol y drogas
- exceso de velocidad
- incumplimiento de requisitos legales...
- distracción (uso del celular
- mal estado de la vía
- Todos los anteriores
- Todas las anteriores
- Todos en conjunto

1/2

V.S. Cual considera que es el medio de movilización mas seguro?

Copiar gráfico

159 respuestas

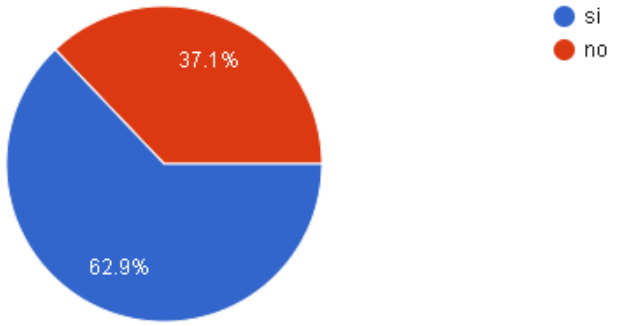


- peaton
- ciclistas
- motociclsta
- conductor vehicular
- pasajero

G.I. En el municipio existe algún tipo de control operativo (Agentes de Transito)

Copiar gráfico

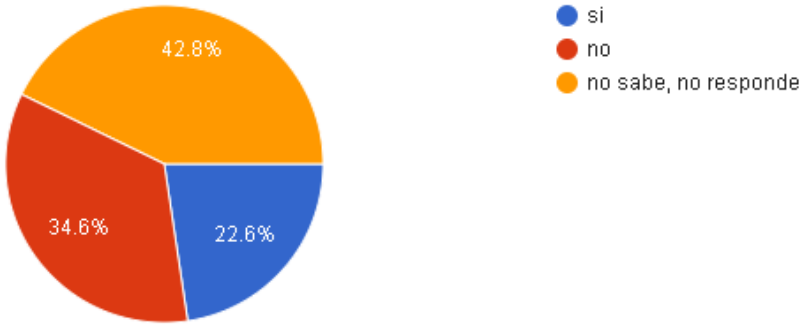
159 respuestas



G.I. En el Municipio se realizan campañas de prevención vial?

Copiar gráfico

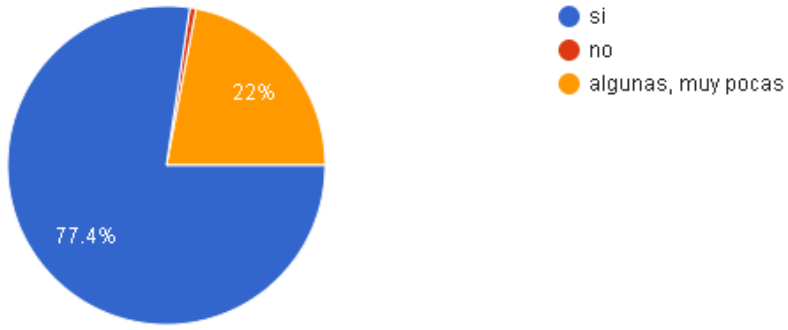
159 respuestas



C.H. Conoce las señales de transito?

Copiar gráfico

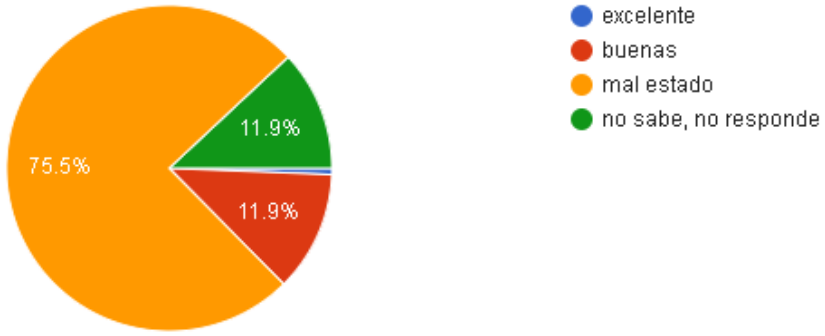
159 respuestas



G.I. Considera que las vías del Municipio están en condiciones?

Copiar gráfico

159 respuestas



Aforo de circulación vehicular mes JUNIO/2025

Año	Mes	Departamento	ubicación via nacional 23	Categoria 0 (motocicletas)	Categoría I	Categoría II	Categoría III	Categoría IV	Categoría V	Categoría VI	Categoría VII	Tráfico Total
2025	Junio	CORDOBA	RUTA 25	91.312	45.656	3.004	8.088	7.034	5.729	6.756	22.760	190.339

Presupuesto IMPLEMENTACION

El municipio podrá definir un presupuesto para el cumplimento de la estrategia en referencia a cada área de acción aplicada en el PLSV del municipio de LA APARTADA
Dentro del presupuesto se debe contemplar la implementación del presente plan:
Señalización horizontal y vertical
Capacitación y sensibilización a estudiantes y docentes
Capacitación y sensibilización a motociclistas del municipio
Cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial
Implementación del Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol
Proyección de Semaforización
Gestión de cargue y descargue por vehículos de carga en zona comercial del municipio
Visión de un Terminal de Transportes terrestre
Aplicación de recursos en transporte fluvial
Ejecución de planes de movilidad escolar
Censo de motociclistas que prestan servicio informal de transporte de pasajeros
Gestión en el transporte individual de pasajeros taxis

Referencias

Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia. (Marzo de 2019). Las motos más vendidas en

Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). Obtenido de https://www.ani.gov.co/carreteras-0

ANSV. (2019). Informe de resultados: Determinar la contribución de los PESV a la seguridad vial de las empresas, las dificultades en su proceso de elaboración y evaluación y, finalmente, identificar oportunidades demejora

ANSV. (2020). Diagnóstico de la políticanacional de seguridad vial. Informe Final ANSV 053 2019.

ANSV. (2020). Informe ObservatoriosTerritoriales: Estrategia para la creación y operación de la Red de ObservatoriosTerritoriales.

ANSV. (2021). Caracterización del transporte escolar. Consorcio Seguridad Vial2020.

ANSV. (s.f.). Siniestros de tránsito nacionales. Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: https:// ansv.gov.co/observatorio/indexe7c4. html?op=Contenidos&sec=63&page=15

DANE. (2021). Cuentas Nacionales Departamentales. Producto Interno Bruto pordepartamento - Base

Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031Documento técnico de soporte

Plan departamental de Seguridad Vial de Córdoba Colombia