

Practica empresarial en la unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios

Cali Distrito Especial Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios.

Informe final práctica empresarial

Andrés David Leal Ruiz

Estudiante del Programa de Administración Pública.

Universidad del Valle – Sede San Fernando

Facultad Ciencias de la Administración

Administración Pública

Santiago de Cali

2025

**Plan Estratégico de Seguridad Vial: Transformando la Cultura Vial desde la
Administración Pública.**

Cali Distrito Especial Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios.

Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios.

Andrés David Leal Ruiz

Estudiante del Programa de Administración Pública.

Universidad del Valle – Sede San Fernando

Facultad Ciencias de la Administración

Administración Pública

Santiago de Cali

2025

Dedicatoria

Este proceso no ha sido nada fácil, ha estado lleno de mucho esfuerzo, sacrificio y resiliencia, en donde un corto mensaje no logra expresar todo el cumulo de sensaciones que puedo llegar a experimentar al mirar atrás y observar todo lo que he pasado para estar aquí, sin contar en todo lo que me falta para llegar a donde yo quiero. Ha sido un largo y turbulento camino, lleno de altibajos, pero afortunadamente, rodeado de personas sumamente valiosas en mi proceso de crecimiento personal.

Por eso quiero agradecer y dedicar este trabajo a mis padres: Jair y Lina, quienes han sido mis guías, infundiendo en mi valores y formándome como una persona de bien.

A mi Hermana Sofia, por ser mi compañera incondicional de vida y por su paciencia conmigo.

A mi Perrito Lucas David por su lealtad y su amor genuino.

A mis abuelos: Floro, María y Teresa, quienes me comparten su sabiduría y quienes siempre han creído en mí.

A mi tío Yesid quien siempre estuvo para darme una mano y ser mi gran amigo.

A mis primos: Julián, Carolina, Steven y Hellen, quienes me dieron la oportunidad de ver el mundo desde otra perspectiva y me brindaron calor familiar.

A mí, personalmente por siempre ser resiliente, por nunca rendirme, por exigirme, por superar cada obstáculo que se me presento y por intentar ser mejor cada día.

A la universidad del Valle, mi segundo hogar en este hermoso proceso educativo, quien me ha preparado para aportar mi granito de arena a la sociedad y me ha formado como un futuro servidor público.

Y a cada funcionario de la Alcaldía de Santiago de Cali que me recibió con disposición, gracias por enseñarme el valor de servir desde lo público.

Tabla de contenido

<i>Resumen.....</i>	<i>8</i>
<i>1. Introducción.....</i>	<i>9</i>
<i>2. Justificación.....</i>	<i>11</i>
<i>3. Presentación de la institución o lugar de la practica empresarial.....</i>	<i>13</i>
3.1 Reseña Histórica.....	13
3.2 Visión	13
3.3 Misión	14
3.4 Estructura Orgánica	14
3.5 Servicios que presta la UAEGBS.	17
3.6 Aspectos clave del proceso de formación	19
<i>4. Estado del arte.....</i>	<i>20</i>
4.1 La Iniciativa Bloomberg: un modelo de intervención global en seguridad vial.	20
4.2 La Regulación Técnica como Eje de la Seguridad Vial y el Caso de los Cinturones de Seguridad.	21
4.3 Estudios de Caso y Evidencia Académica	22
4.4 Innovación y Tecnología en Seguridad Vial.....	24
<i>5. Descripción del problema.....</i>	<i>25</i>
<i>6. Formulación del problema.....</i>	<i>27</i>
<i>7. Contexto Institucional.....</i>	<i>28</i>
<i>8. Fundamentación conceptual.....</i>	<i>30</i>
8.1 Marco teórico	30
8.2 Marco legal	34
<i>9. Objetivos de la Practica.....</i>	<i>37</i>
9.1 Objetivo General	37
9.2 Objetivos específicos	37
<i>10. Metodología.....</i>	<i>38</i>
10.1 Fase 1: Diagnóstico y Marco Normativo.....	38
10.2 Fase 2: Recopilación y Sistematización de la Información.....	39
10.3 Fase 3: Intervención y Gestión Operativa	40
10.4 Fase 4: Documentación y Resultados.....	41

11.	<i>Resultados.....</i>	<i>42</i>
11.1	Identificación del Conocimiento de los Conductores sobre el PESV (Objetivo Específico 1)	42
11.2	Identificación de Debilidades y Fortalezas en Pruebas Psicosensométricas 2024 (Objetivo Específico 2)	49
11.3	Identificación del Cumplimiento del Artículo 30 de la Ley 769 de 2002 (Objetivo Específico 3)	52
11.4	Contribución a la Sistematización para la Actualización del PESV (Objetivo Específico 4)	56
12.	<i>Conclusiones</i>	<i>59</i>
13.	<i>Vision critica de ciudad y sugerencias para el mejoramiento de la cultura de seguridad vial.</i>	<i>61</i>
14.	<i>Bibliografía.....</i>	<i>64</i>
15.	<i>Anexos</i>	<i>72</i>

Lista de Figuras

Figura 1 Organigrama de la Alcaldía de Santiago de Cali	15
Figura 2 Estructura propuesta del Departamento Administrativo de Contratación Pública.....	16
Figura 3 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.	44
Figura 4 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.	45
Figura 5 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.	46
Figura 6 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.	47
Figura 7 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.	48
Figura 8 Grafico de resultado Prueba Psicosenso metrica – Pruebas Teóricas	50
Figura 9 Grafica de medición de resultados. Pruebas Psicosenso metricas 2024. Prueba Teórica	51

Lista de Tablas

Tabla 1 Las funciones que cumplen cada uno de los equipos de la UAEGBS, según el Decreto 516 de 2016	18
Tabla 2 Resultados Prueba Psicosenométrica – Pruebas Teóricas	50
Tabla 3 Valores de medición de resultados. Pruebas Psicosenométricas 2024. Prueba Teórica ..	51
Tabla 4 Disponibilidad en bodega Kits de Carretera contrato 403 de 2024.....	53
Tabla 5 Listado de organismos con necesidad de entrega de Kits de Carretera	54
Tabla 6 Listado de Kits de Carretera entregados por el practicante.....	55

Resumen

El informe documenta la experiencia de práctica gubernamental del estudiante Andrés David Leal Ruiz, enfocada en el apoyo técnico para la actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, en cumplimiento de la Resolución 20223040040595 de 2022. Desde un enfoque de gestión pública, se sistematizó y organizó información clave sobre la flota vehicular institucional, el conocimiento del PESV por parte de los conductores, y el cumplimiento del Artículo 30 de la Ley 769 de 2002. Se identificaron debilidades en aspectos como la formación técnica y el equipamiento de los vehículos oficiales, y se consolidó información de la nueva metodología del Ministerio de Transporte. Como resultado, se contribuyó al fortalecimiento del sistema de gestión de seguridad vial institucional, promoviendo una cultura vial preventiva, consciente y normativa en el contexto de la administración pública.

Palabras claves: Sistematización de experiencias, gestión pública, Seguridad Vial.

1. Introducción

La seguridad vial constituye uno de los principales desafíos de la gestión pública contemporánea, dado su impacto directo en la protección de la vida, la movilidad segura y el bienestar colectivo. En Colombia, este reto ha sido asumido mediante la formulación de marcos normativos y políticas públicas que buscan reducir la siniestralidad vial y fortalecer una cultura ciudadana responsable. En este contexto, el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) se erige como un instrumento fundamental de planeación y gestión, cuyo cumplimiento es de carácter obligatorio para las entidades públicas y privadas, en concordancia con la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y la Resolución 40595 de 2022.

La presente práctica formativa se desarrolló en la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, y tuvo como propósito contribuir a la implementación y fortalecimiento del PESV. Este proceso permitió abordar de manera aplicada aspectos como la sistematización documental, la capacitación de conductores, la organización institucional frente a la movilidad segura y la adopción de mecanismos de trazabilidad a través de herramientas como Orfeo. Más allá del cumplimiento normativo, la experiencia buscó promover una cultura institucional orientada a la prevención de riesgos y a la mejora continua en la gestión de la seguridad vial.

Desde el punto de vista académico y profesional, esta práctica representó una oportunidad para articular teoría y acción. El trabajo no solo permitió aplicar conocimientos adquiridos en la formación como Administrador Público, sino también reflexionar sobre conceptos como administración pública, gobernanza, innovación social, transparencia y rendición de cuentas, que enriquecen la comprensión de la seguridad vial como política pública. En este sentido, el informe ofrece una sistematización de la experiencia desarrollada, sustentada en referentes teóricos y

normativos, y orientada a destacar los aprendizajes y aportes que esta práctica deja tanto para la entidad como para mi proceso formativo.

2. Justificación

La seguridad vial es un componente ineludible de la administración pública contemporánea, dado su impacto directo en la salud pública, la eficiencia operativa de las entidades y el bienestar de la ciudadanía. En Colombia, la reciente promulgación de la Resolución 20223040040595 de 2022 por el Ministerio de Transporte, que actualiza la metodología para la elaboración, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), impone un imperativo normativo y estratégico a todas las organizaciones, incluidas las entidades públicas. Esta nueva metodología busca estandarizar y fortalecer las prácticas de seguridad vial, fomentando una cultura vial más consciente y responsable a través de un enfoque metodológico renovado.

La Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, consciente de su rol fundamental en la gestión del riesgo vial y la protección de sus servidores públicos y contratistas, enfrenta el desafío de alinear su PESV con esta nueva normativa. Específicamente, la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios (UAEGBS), como responsable de la administración de la flota vehicular y otros activos críticos, se encuentra en una posición estratégica para impulsar esta actualización. Sin embargo, la magnitud de la tarea, particularmente la sistematización y documentación detallada de información conforme a los pasos 3, 4, 5, 7, 9, 16 y 18 de la resolución, representa una demanda considerable de recursos humanos y técnicos. En este contexto, la presente práctica gubernamental se justifica desde una triple perspectiva: institucional, académica y social.

- **Relevancia Institucional:** El apoyo directo en la sistematización y organización de la información es crucial para que la UAEGBS y la Alcaldía en su conjunto logren el cumplimiento eficaz de la Resolución 20223040040595 de 2022. Esta labor contribuye a

mitigar los riesgos operacionales asociados a la flota vehicular y, lo más importante, a proteger la vida y la integridad de los funcionarios y contratistas que utilizan los vehículos oficiales. La actualización del PESV optimizará la gestión de los bienes públicos y fortalecerá la posición de la Alcaldía frente a las exigencias regulatorias.

- **Aporte Académico-Profesional:** Para el estudiante del programa de Administración Pública, esta práctica representa una oportunidad invaluable para la aplicación práctica de los conocimientos teóricos adquiridos en el aula. Permite una inmersión directa en los desafíos inherentes a la gestión pública moderna, la implementación de políticas y normativas a nivel distrital, la administración de recursos y la coordinación interinstitucional. La experiencia en la UAEGBS facilita la adquisición de competencias en gestión documental, análisis de información y comprensión normativa, profundizando el entendimiento de cómo las decisiones administrativas impactan directamente en la seguridad y el bienestar organizacional y comunitario. Consolida, de esta forma, el perfil de un futuro profesional comprometido con el servicio público y la eficiencia gubernamental.
- **Impacto Social (Indirecto):** Aunque el alcance del proyecto es interno a la Alcaldía, al fortalecer la seguridad vial de su flota y personal, se establece un precedente y un ejemplo de buenas prácticas que pueden influir positivamente en la cultura vial general de Santiago de Cali, contribuyendo a la visión de una ciudad más segura y consciente en sus vías.

3. Presentación de la institución o lugar de la practica empresarial

La práctica empresarial se llevó a cabo en la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios (UAEGBS) de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.

3.1 Reseña Histórica

La Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, como ente territorial, ha evolucionado a lo largo de los años para adaptarse a las crecientes demandas de su población y a las dinámicas de la gestión pública moderna. Su estructura y funcionamiento se han modificado a través de diversos actos administrativos, buscando una mayor eficiencia y especialización en la prestación de servicios.

La Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios (UAEGBS) fue creada mediante el Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0516 de 2016 *“Por el cual se determina la estructura de la Administración Central y las funciones de sus dependencias”* (Cali A. d., Decreto Extraordinario 411.0.20.0516 de 2016, 2016); y en el Artículo 98 se le asignan sus respectivas competencias, para centralizar y optimizar la administración de los recursos físicos y logísticos del Distrito, lo que incluye la gestión del parque automotor, el cual es directamente relevante para la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial efectivo. Su establecimiento responde a la necesidad de garantizar una gestión transparente, eficiente y estratégica de los bienes públicos, impactando indirectamente en la operatividad y el cumplimiento de las misiones de las diversas dependencias de la Alcaldía.

3.2 Visión

La UAEGBS no cuenta con una visión, por lo tanto a partir de sus funciones se asume la siguiente.

Ser la entidad líder en la formulación e implementación de estrategias para el manejo óptimo de los bienes del Municipio, asegurando la transparencia, sostenibilidad contable y el cumplimiento de los lineamientos en seguridad vial del parque automotor, contribuyendo al desarrollo y bienestar de Santiago de Cali.

3.3 Misión

La UAEGBS no cuenta con una Misión, por lo tanto a partir de sus funciones se asume la siguiente.

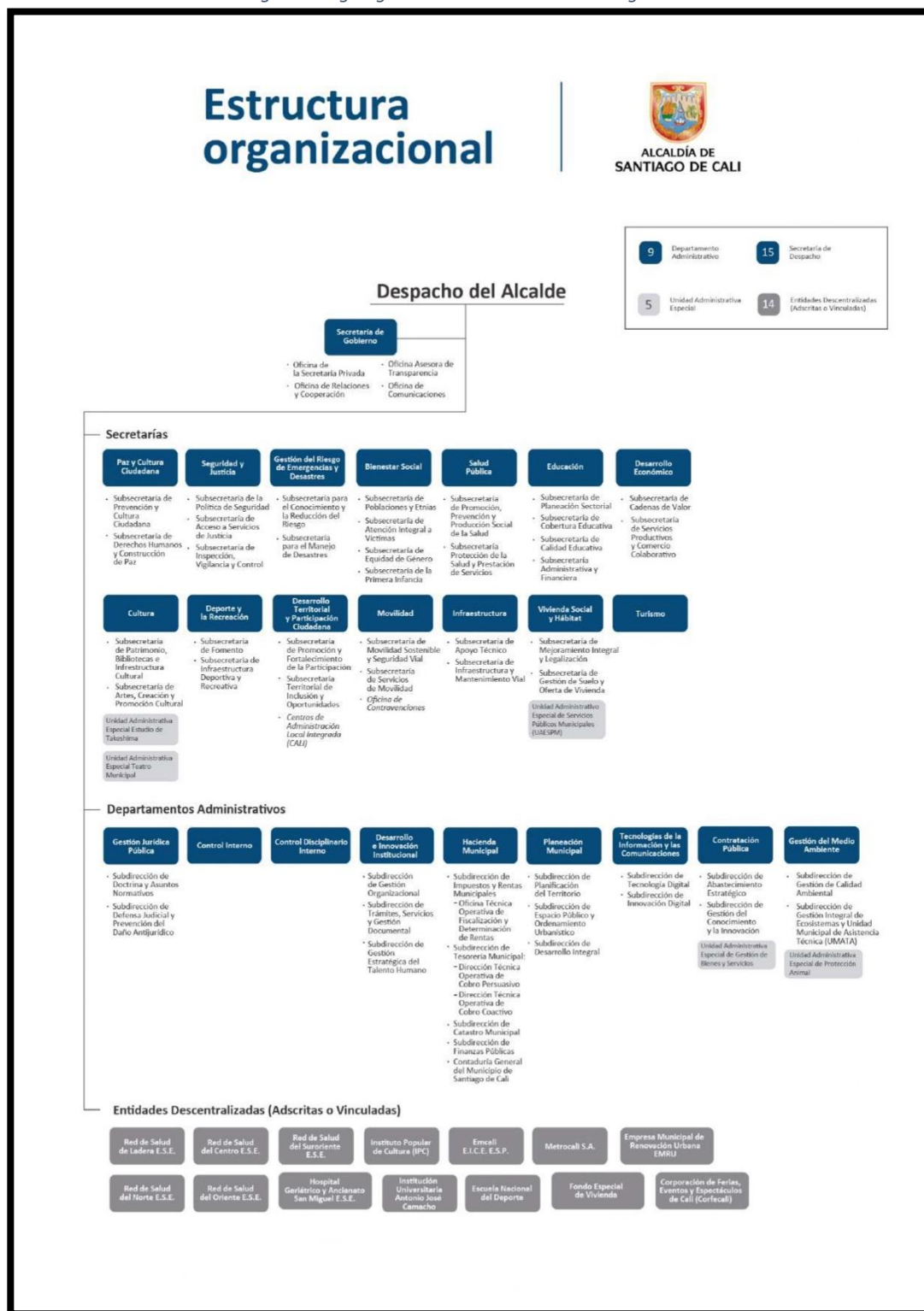
Garantizar la gestión integral y eficiente de los bienes muebles e inmuebles de la Alcaldía de Santiago de Cali, incluyendo su registro, uso, administración, mantenimiento, aseguramiento y salvaguarda, así como la identificación de necesidades mobiliarias e inmobiliarias para los organismos de la Alcaldía.

3.4 Estructura Orgánica

La Alcaldía Distrital de Santiago de Cali opera bajo una estructura administrativa definida para asegurar la gobernabilidad y la eficiencia en la prestación de servicios públicos. De acuerdo con el Decreto Extraordinario N.º 411.0.20.0516 de 2016 (Cali A. d., Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0516 de 2016 Artículo 98, 2016), que determina la estructura de la Administración Central y las funciones de sus dependencias. Su estructura organizacional consta de:

- (15) Secretarías de Despacho
- (9) Departamentos Administrativos
- (5) Unidades Administrativas Especiales
- (14) Entidades Descentralizadas (Adscritas o Vinculadas)

Figura 1 Organigrama de la Alcaldía de Santiago de Cali



Fuente: Alcaldía de Santiago de Cali, 2024

Su posición en el organigrama le permite interactuar con diversas dependencias que requieren servicios logísticos y de bienes, incluyendo aquellas que gestionan personal de conducción y vehículos oficiales, lo cual es vital para la implementación del PESV.

Figura 2 Estructura propuesta del Departamento Administrativo de Contratación Pública



Fuente: Dirección de Desarrollo Administrativo

3.5 Servicios que presta la UAEGBS.

La Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios tiene como función principal la administración y el control de los bienes muebles e inmuebles propiedad del Distrito de Santiago de Cali. Entre los servicios y funciones que desempeña se destacan:

- **Gestión del Parque Automotor:** Adquisición, mantenimiento, asignación y control de los vehículos oficiales de la Alcaldía. Esto incluye la gestión de seguros, combustible y, fundamentalmente, el cumplimiento de la normativa de seguridad vial para estos vehículos.
- **Adquisición y Suministro de Bienes:** Procesos de compra y distribución de bienes y materiales requeridos por las diferentes dependencias de la Alcaldía para su funcionamiento.
- **Administración de Almacenes e Inventarios:** Control y custodia de los bienes almacenados, asegurando su disponibilidad y buen estado.
- **Gestión de Activos Fijos:** Registro, valoración y seguimiento de los bienes de larga duración de la entidad.

Tabla 1 Las funciones que cumplen cada uno de los equipos de la UAEGBS, según el Decreto 516 de 2016

DECRETO 411.0.20.0516 28 DE SEPTIEMBRE DE 2016

Artículo 98. Funciones de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios.

La Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios tendrá por funciones, las siguientes:															
#	FUNCIONES DIRECTOR	Reg Inmobiliario	gestión inmobiliaria	calidad de Bien	Investigación predial	zonas verdes	recurso físico	Mantenimiento	Seguros	Parque automotor	Administrativo	Financiero	Contratación	Servicios públicos	Topografía
1	Formular, liderar y ejecutar estrategias encaminadas al registro, uso, administración, mantenimiento, aseguramiento y salvaguarda de los bienes muebles e inmuebles de la Alcaldía de Santiago de Cali.	X	X				X	X	X	X					
2	Elaborar e impartir lineamientos orientados al uso racional y adecuado de los servicios públicos en los bienes inmuebles de propiedad de la Alcaldía de Santiago de Cali, y verificar su cumplimiento.													X	
3	Asegurar los bienes muebles, inmuebles, personas e intereses patrimoniales a cargo del Municipio de Santiago de Cali, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales que se contemplen para tal fin. Realizar el mantenimiento de los bienes muebles e inmuebles que no estén dados en administración a otro organismo.		X						X						
4	Formular el Plan Estratégico de Seguridad Vial del parque automotor de la Administración Central del Municipio, e implementar, coordinar y verificar con la Subsecretaría de Talento Humano, acciones que garanticen su ejecución.									X	X				
5	Mantener actualizado y sistematizado el inventario y documentos que acrediten la propiedad de los bienes inmuebles de la Alcaldía de Santiago de Cali.		X	X	X	X									X
6	Entregar en administración, comodato o arrendamiento los bienes muebles e inmuebles de propiedad del Municipio de Santiago de Cali, conforme a la reglamentación que expida el Alcalde y los lineamientos dados por los comités creados para tal fin.		X				X			X					
7	Mantener actualizado y sistematizado el inventario de los bienes muebles de la Alcaldía de Santiago de Cali.						X			X					
8	Identificar las necesidades mobiliarias, inmobiliarias, de insumos, de activos y de servicios de los organismos de la Alcaldía de Santiago de Cali y formular alternativas para su solución.		X				X	X		X					
9	Elaborar e impartir lineamientos y aprobar la adquisición de los bienes muebles e inmuebles que requieran los diferentes organismos de la Alcaldía de Santiago de Cali, excepto los que correspondan a la Secretaría de Infraestructura.		X				X	X		X					
10	Adelantar las acciones necesarias para lograr la restitución y debida titulación de los bienes inmuebles de propiedad del Municipio que se encuentren en posesión de terceros.		X		X										
11	Realizar las acciones necesarias para ejecutar la disposición final de los bienes muebles propiedad del Municipio, previa autorización del comité creado para tal efecto.						X			X					
12	Llevar a cabo, de acuerdo con las autorizaciones que otorgue el Concejo Municipal, el proceso de venta, expropiación, adquisición y legalización de bienes inmuebles que pretenda realizar el Municipio de Santiago de Cali, con excepción a los destinados para vivienda.		X	X	X	X									X
13	Administrar los recursos provenientes de la compensación por cesiones del espacio público.					X									
14	Ejercer la Secretaría Técnica del Comité de Dación en Pago.		X				X			X					
15	Preparar para firma del Alcalde o de su (s) delegado (s) el proyecto de acto administrativo que declara las condiciones de urgencia que autorizan la expropiación por vía administrativa para la adquisición de bienes inmuebles por motivos de utilidad pública o interés social, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico.		X	X	X										
16	Desarrollar las demás funciones y negocios que le sean asignados acordes con su competencia.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Parágrafo. La función de que trata el Acuerdo 105 de 2002, se reasigna en cabeza del Alcalde Municipal, quien podrá delegarla y queda, en consecuencia, facultado para adelantar todos los trámites establecidos en la Ley para llevar a cabo la expropiación por vía administrativa que requiera la Administración Municipal.														

Fuente: Elaboración Propia

3.6 Aspectos clave del proceso de formación

En primer lugar, destaco la aplicación práctica de la teoría, ya que tuve la oportunidad de trasladar al campo práctico los conceptos aprendidos y reflexionados en torno a la gestión pública, la planificación estratégica y la administración de recursos. Un ejemplo concreto fue la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), proceso que me permitió comprender la dinámica interna de una entidad gubernamental y, al mismo tiempo, reconocer la relevancia de la transversalidad de la seguridad vial en las políticas públicas.

En segundo lugar, resalto el fortalecimiento de competencias profesionales, la experiencia adquirida me permitió desarrollar habilidades esenciales para el ejercicio laboral, entre ellas la comunicación efectiva, el trabajo en equipo con funcionarios de diversas dependencias, la resolución de problemas y la adaptabilidad a los procedimientos y jerarquías propias de una entidad pública.

De igual manera, resultó de gran importancia la comprensión del contexto gubernamental. La inmersión en la UAEGBS me brindó una visión integral del funcionamiento de la Alcaldía de Santiago de Cali, lo cual me permitió dimensionar la complejidad de los procesos administrativos y comprender la incidencia de la formulación de políticas públicas en el bienestar de los servidores del Estado.

Finalmente, subrayo la responsabilidad social y pública que esta práctica fortaleció en mí como futuro profesional al servicio del Estado. La participación en la implementación del PESV me permitió reflexionar sobre el impacto de mis acciones en la seguridad y bienestar de los servidores públicos, consolidando así un compromiso ético con la función pública.

4. Estado del arte

4.1 La Iniciativa Bloomberg: un modelo de intervención global en seguridad vial.

La Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS) emerge como un referente en la intervención de la seguridad vial a nivel global. Como una colaboración entre entidades líderes, incluyendo la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, esta iniciativa se enfoca en reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en países de ingresos bajos y medios, que concentran la gran mayoría de las fatalidades a nivel mundial. Desde su lanzamiento, la BIGRS ha buscado aplicar un enfoque integral y basado en evidencia, abarcando cinco áreas clave: el fortalecimiento de la legislación nacional, la mejora en la recolección de datos, la modificación del comportamiento de los usuarios, la mejora de la infraestructura vial y el control y vigilancia ((OMS), 2023).

Una de las particularidades de la iniciativa es su modelo de cooperación técnica directa con ciudades, lo cual permite la aplicación de intervenciones probadas y adaptadas a contextos locales. En el caso de Colombia, ciudades como Bogotá y Cali han sido beneficiarias del programa, logrando resultados significativos. Por ejemplo, la cooperación en Bogotá durante la fase 2015-2019 contribuyó a una reducción de muertes viales, con 336 vidas salvadas en ese período (Bogotá, 2020). Este apoyo se traduce en la implementación de proyectos estratégicos, como la capacitación a agentes de tránsito, el desarrollo de campañas masivas de comunicación y la transformación de la infraestructura para proteger a los usuarios más vulnerables, como peatones y ciclistas (Cali A. d., 2024).

La efectividad de la BIGRS se basa en su capacidad para ofrecer un paquete de medidas que abordan múltiples factores de riesgo. La evidencia muestra que intervenciones específicas, como la implementación de límites de velocidad seguros en zonas urbanas y el uso obligatorio de

sistemas de retención infantil, son cruciales para mitigar la siniestralidad. Un claro ejemplo del impacto de la iniciativa es la ciudad de Cali, que ha experimentado una reducción en las fatalidades viales tras el trabajo conjunto con Bloomberg, demostrando que el compromiso político y la implementación de acciones basadas en datos pueden generar un cambio tangible en la seguridad de las calles.

4.2 La Regulación Técnica como Eje de la Seguridad Vial y el Caso de los Cinturones de Seguridad.

La regulación técnica vehicular se ha establecido como un pilar fundamental para el desarrollo sostenible y la seguridad vial a nivel global. En este contexto, organismos internacionales como el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) han liderado la creación de normativas globales para la estandarización de la regulación vehicular ((UNECE), World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), 2023). Un ejemplo destacado es el Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas (Nations, 1958/ 2022), reconocido como un instrumento clave para mejorar la seguridad de los vehículos, la protección del medio ambiente y la promoción de la eficiencia energética.

A nivel nacional, esta tendencia se refleja en el Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia ((ANSV) M. d.–A., 2022), que busca la armonización con la normativa internacional y la creación de laboratorios de ensayo y calibración para vehículos. Además, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha manifestado su preocupación por el crecimiento de la tasa de motorización en el país y el riesgo de siniestralidad asociado, lo que ha impulsado la implementación de políticas de seguridad vial para prevenir y mitigar los accidentes ((ANSV) A. N., Estadísticas de motorización y siniestralidad en Colombia, 2023).

Específicamente, el documento resalta que el cinturón de seguridad es un elemento crucial para la seguridad pasiva, funcionando como el "freno del cuerpo humano" para amortiguar la desaceleración en caso de un impacto. El uso de estos sistemas de retención reduce el riesgo de muerte en un 45 % y el de lesiones graves en un 50 %. En Colombia, el uso del cinturón de seguridad es obligatorio, conforme al Artículo 82 de la Ley 769 de 2002 (Colombia C. d., 2002), que establece su uso para el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros en todas las vías nacionales. Sin embargo, a pesar de esta obligatoriedad, en 2018 se registraron 37,104 comparendos por no usar el cinturón de seguridad ((ANSV) A. N., 2019), lo que subraya la necesidad de políticas públicas y campañas que incentiven su uso.

A nivel técnico, la falta de regulaciones claras ha sido una problemática identificada. El análisis de impacto normativo realizado por la ANSV reveló que la Resolución 1949 de 2009 (Colombia M. d., 2009) y la Norma NTC-1570 ((ICONTEC), 2002) no establecen los requerimientos técnicos necesarios para el desempeño de los sistemas de retención, lo que genera una calificación baja por parte de los actores del sector privado y de los organismos de control.

4.3 Estudios de Caso y Evidencia Académica

- (Tapias Arenas & Lopez Hernandez, 2024). Estos autores diseñaron la fase 1 del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa Colminerco SAS. El objetivo fue identificar riesgos viales comunes en la operación, como el exceso de velocidad y la fatiga del conductor, para mitigar los siniestros de tránsito. Su estudio se centra en la aplicación de un diagnóstico inicial y la implementación de las primeras acciones correctivas, demostrando la importancia de una planificación detallada y adaptada a las necesidades específicas de la organización. La investigación enfatiza que el éxito del PESV no reside solo en su existencia

documental, sino en la correcta identificación de los factores de riesgo inherentes a la actividad de la empresa.

- (Oviedo Corredor & Tarazona Galán, 2023). Su trabajo, titulado “*Strategic road safety plan as a control tool for the prevention of road accidents in a construction company in Barrancabermeja*”, se enfocó en evaluar el cumplimiento de un PESV en una constructora. El estudio reveló que la empresa solo alcanzaba un 17,7% de cumplimiento de los requisitos del plan, lo que subraya la discrepancia entre la formulación y la ejecución de estas políticas. Los hallazgos resaltan la necesidad crítica de un seguimiento constante y efectivo, así como de mecanismos de control que aseguren la correcta implementación de las medidas de seguridad. El caso demuestra que la falta de supervisión puede volver inefectivos los esfuerzos por mejorar la seguridad vial, incluso cuando se cuenta con un plan bien estructurado.
- (Patiño, 2016). La investigación de Patiño se centró en la implementación del PESV en una cooperativa del sector petrolero. El estudio destaca el rol crucial del comité de seguridad vial como eje central para la gestión y promoción del plan. El comité actuó como un órgano de liderazgo y coordinación, lo que permitió no solo la implementación de políticas de seguridad, sino también la integración de la seguridad vial en la cultura organizacional. Este estudio es un ejemplo de cómo el liderazgo y la participación activa de los equipos internos son fundamentales para que el PESV sea un éxito, más allá de ser un simple requisito normativo.
- (Scarpetta, Guerra Manrique, Suarez Rincón, & Edgar Duván, 2023). Este estudio abordó la aplicación de los 18 pasos de la Resolución 40595 en ICFAN S.A.S. La investigación presenta un modelo práctico y replicable para otras organizaciones. Detallan cada uno de los

pasos, desde el diagnóstico inicial hasta la fase de auditoría y seguimiento, demostrando la viabilidad de implementar un PESV de manera sistemática y estructurada. Su metodología sirve como una guía procedimental que muestra cómo una empresa puede cumplir con la normativa y, al mismo tiempo, mejorar sus prácticas de seguridad vial de forma integral y efectiva.

4.4 Innovación y Tecnología en Seguridad Vial

- (Puentes, Novoa, Hernandez, Carrillo, & Mouël, 2021). El estudio, titulado *Datacentric analysis to reduce pedestrians accidents: A case study in Colombia*, utilizó el análisis de datos para identificar puntos críticos de siniestralidad en Bucaramanga. Los autores emplearon tecnologías de la información para procesar datos de accidentes y determinar las áreas más peligrosas para los peatones. El hallazgo más significativo fue que la implementación de reductores de velocidad en estas zonas críticas disminuyó los accidentes en un 80%. Esto ilustra cómo el uso de la tecnología y el análisis de datos puede guiar la toma de decisiones en la seguridad vial, permitiendo intervenciones precisas y de alto impacto.
- (Du, Dash, wei, Li, & Wang, 2023). Los autores analizaron el uso de sistemas inteligentes de gestión de tráfico. Su investigación se centra en cómo la integración de tecnologías como sensores, algoritmos predictivos y datos en tiempo real puede ser clave para la prevención y reacción ante incidentes de tráfico. Estos sistemas no solo ayudan a optimizar el flujo vehicular, sino que también pueden alertar sobre condiciones de riesgo, como congestiones o condiciones meteorológicas adversas, mejorando la seguridad general de las vías. El estudio resalta el potencial de la infraestructura vial inteligente para ir más allá de la gestión reactiva y adoptar un enfoque proactivo en la prevención de accidentes.

5. Descripción del problema

La Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, como entidad gubernamental con una amplia operación de vehículos y personal de conducción, tiene la obligación legal y ética de garantizar la seguridad vial en el desarrollo de sus funciones. Si bien contaba con un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) vigente hasta el año 2022, elaborado en el marco de la Resolución 1565 de 2014, la expedición de la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte ha generado la necesidad urgente de actualizar dicho instrumento de gestión.

El problema central radica en la brecha existente entre el PESV actual y los nuevos requisitos normativos. Esta actualización no constituye un mero trámite formal, sino que exige una revisión integral, complementación y sistematización de información en componentes críticos del plan. La brecha identificada es tanto normativa como metodológica, dado que el PESV vigente no se ajusta a la nueva estructura modular ni a los 18 pasos establecidos en la Resolución 20223040040595. Esta situación expone a la entidad a riesgos de incumplimiento normativo, con posibles sanciones legales. Un ejemplo de ello es la ausencia de lineamientos actualizados para el diagnóstico y la planificación.

Asimismo, el proceso de actualización del PESV implica consolidar un volumen considerable de datos, como el número de vehículos que integran la flota oficial (Aproximadamente 993 automotores) y la cantidad de personal con responsabilidades de conducción (Aproximadamente 926 funcionarios o contratistas con actividades de conducción). Actualmente, esta información es sumamente dinámica, careciendo de precisión y no se presenta de manera articulada conforme a los nuevos lineamientos. Tal deficiencia limita la toma de decisiones informadas y dificulta la trazabilidad de las acciones en materia de seguridad vial.

Por otra parte, la actualización del plan demanda recursos humanos calificados y un tiempo significativo de dedicación. La responsabilidad recae en la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios (UAEGBS), la cual enfrenta el reto de adelantar este proceso sin afectar el normal desarrollo de sus operaciones diarias. Este escenario configura un obstáculo operativo que, de no ser atendido oportunamente, podría perpetuar riesgos para la seguridad del personal y comprometer la protección de los bienes públicos asociados a la operación vehicular.

6. Formulación del problema

Considerando la necesidad de alinear el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali con las directrices de la Resolución 20223040040595 de 2022, se plantea la siguiente interrogante:

¿Cómo la sistematización y documentación de la información contribuye a la actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, mejorando el cumplimiento normativo y el progreso de seguridad vial de la entidad?

¿De qué manera el proceso de actualización del PESV contribuye a mejorar la cultura de seguridad vial entre los servidores públicos de la Alcaldía de Cali?

¿Cómo se espera que la implementación del PESV actualizado impacte directamente en la reducción de riesgos y accidentes viales dentro de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios?

7. Contexto Institucional

La problemática de la seguridad vial ha escalado en la agenda pública global, reconocida como un desafío significativo para el desarrollo sostenible y la salud pública (Salud, Organización Mundial de la, 2018) En Colombia, esta preocupación se ha traducido en una evolución normativa y estratégica, transitando de un enfoque predominantemente reactivo y sancionatorio a uno preventivo, educativo y de gestión integral del riesgo.

El punto de inflexión en esta evolución fue la promulgación 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"* (Colombia, Congreso de la República de, 2011). Esta ley no solo estableció los lineamientos generales para la educación vial en el país, sino que también impuso la obligación a toda entidad, pública o privada, que posea, fabrique, ensamble, comercialice o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Esta medida buscaba integrar la seguridad vial en la gestión corporativa y pública, trascendiendo la mera obligación legal para convertirse en una política interna de gestión de riesgos y bienestar laboral.

La aplicación de la Ley 1503 de 2011 encontró su desarrollo metodológico inicial en la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte. Esta resolución estableció la *"Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial"* (Colombia M. d., 2014), que sirvió como hoja de ruta para las organizaciones durante varios años. Sin embargo, la dinámica del tráfico, los avances tecnológicos en vehículos y la necesidad de optimizar la gestión de la seguridad vial, llevaron a una revisión profunda de esta metodología. Los aprendizajes derivados de

la implementación y las recomendaciones de organismos internacionales, como la Organización Mundial de la Salud (Salud, 2018), impulsaron la búsqueda de un enfoque más robusto y adaptable.

En este contexto, el Ministerio de Transporte emitió la Resolución 20223040040595 de 2022, la cual deroga y reemplaza la metodología anterior (Colombia M. d., 2022). Esta nueva resolución representa un hito fundamental, ya que adopta un enfoque modular y por etapas, orientando a las organizaciones hacia una gestión más estructurada, integral y basada en resultados, con el fin último de promover, implementar y mantener prácticas de prevención que minimicen los riesgos viales a los que están expuestos el personal de la Alcaldía Distrital de Santiago De Cali. La normativa actualiza los pilares del PESV, introduciendo mayor rigor en la planificación, la identificación de riesgos, la implementación de programas de gestión y la evaluación del desempeño.

A nivel local, la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali ha manifestado su compromiso con la seguridad vial a través de sus propias normativas y la implementación inicial de su PESV. El Decreto 516 de 2016 de Santiago de Cali, por ejemplo, regula aspectos específicos de la organización y el funcionamiento de la administración distrital (Cali A. D., 2016), incluyendo la gestión de bienes y servicios que indirectamente impactan la seguridad vial de su flota. A pesar de los esfuerzos previos, la entrada en vigor de la Resolución 40595 de 2022 ha generado la necesidad de una profunda actualización de su Plan Estratégico de Seguridad Vial (Colombia M. d., 2022). Este proceso implica no solo el cumplimiento de una nueva normativa, sino también una oportunidad para fortalecer las prácticas de seguridad vial internas, optimizar la gestión de la flota vehicular y, fundamentalmente, salvaguardar la vida e integridad de los servidores públicos y contratistas. La experiencia de otras entidades y la constante revisión metodológica a nivel nacional demuestran que la efectividad del PESV reside en su adaptabilidad y en la sistematización rigurosa de la información que lo soporta.

8. Fundamentación conceptual

8.1 Marco teórico

La seguridad vial, entendida como una problemática social compleja, se aborda desde el Estado a través de la política pública, la cual se conceptualiza no solo como las acciones que el gobierno toma, sino también como lo que decide no hacer (Aguilar, 2007, p. 11). En este sentido, el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) es un ejemplo de una política pública deliberada cuyo objetivo es reducir los siniestros de tránsito y sus impactos. Desde la perspectiva de la Nueva Gestión Pública (NGP), esta política se caracteriza por un enfoque pragmático y orientado a resultados, lo que implica la búsqueda de la eficiencia y la medición del desempeño, bajo la premisa de *“hacer las cosas bien y con el menor coste posible”* (Aguilar, 2007, p. 15). Así, las acciones dentro del PESV se justifican por su capacidad de generar un impacto tangible y medible en la reducción del riesgo vial.

Ahora bien, la Administración Pública, entendida como disciplina académica y campo de acción, tiene un papel central en este proceso. Como señala Ramírez (2008), se trata de la gestión de los recursos y de la implementación de las políticas públicas por parte del Estado para satisfacer necesidades sociales. En el marco de la gestión del PESV en la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, la Administración Pública se manifiesta en la aplicación de principios como la legalidad —a través del cumplimiento estricto de la Resolución 40595 de 2022 y la Ley 769 de 2002—, la eficiencia —mediante la optimización de la flota vehicular y los procesos internos— y la transparencia —garantizada a través de la trazabilidad de las acciones y la rendición de cuentas. Sin embargo, más que una sumatoria de principios normativos, este proyecto constituye una puesta en práctica de la teoría administrativa en un contexto gubernamental real, donde la búsqueda del bienestar colectivo se concreta en la reducción de riesgos viales tanto para los

servidores públicos como para la ciudadanía en general. Desde esta perspectiva, mi práctica no solo consistió en aplicar normas, sino en vivenciar cómo la teoría administrativa se materializa en decisiones, procedimientos y resultados que impactan directamente en la vida de las personas.

No obstante, el modelo de la NGP, aunque centrado en la eficiencia, puede ser insuficiente para abordar problemas tan complejos como la seguridad vial, los cuales demandan una respuesta más amplia que la de una sola institución. Es aquí donde la noción de gobernanza ofrece un marco más completo. A diferencia de la gobernabilidad, que privilegia una dirección jerárquica, la gobernanza introduce la idea de un gobierno relacional (Aguilar, 2007, p. 25). Este enfoque supone la creación de redes y alianzas estratégicas con actores no gubernamentales, como el sector privado y la sociedad civil, para la gestión de asuntos públicos. En el caso del PESV, su implementación no puede recaer en una sola dependencia administrativa; requiere, en cambio, la corresponsabilidad de todos los actores: supervisores de contratos, servidores públicos, conductores, contratistas y líderes institucionales. Así, la gobernanza permite reflexionar sobre cómo nuestro rol se transforma en un facilitador y articulador de estas redes, logrando que la política pública de seguridad vial se convierta en una verdadera cultura vial, no por imposición, sino por la participación y el compromiso de todos.

Para comprender cómo se materializan estas transformaciones, resulta clave recurrir al concepto de innovación social, que ha emergido como una categoría fundamental para analizar las respuestas a desafíos contemporáneos. Como señalan Hernández-Ascanio, Tirado-Valencia y Ariza-Montes (2016), la innovación social se caracteriza por su flexibilidad y por la diversidad de prácticas que la sustentan, lo que impide consolidar una definición única, pero a la vez permite abordarla como un proceso dinámico que articula dimensiones económicas, políticas y culturales. En este sentido, Mulgan (2006, citado en (Hernández Ascanio, Tirado Valencia, &

Ariza Montes, 2016) la entiende como la búsqueda de formas nuevas y creativas para cubrir demandas emergentes, lo cual conecta con mi práctica formativa, donde los problemas de cultura vial no pueden resolverse únicamente mediante normas rígidas, sino que requieren enfoques creativos, pedagógicos y participativos.

El vínculo entre innovación social y administración pública es particularmente relevante, pues no se trata de concebir las políticas solo como mecanismos de regulación, sino como espacios para promover cambios institucionales y nuevas formas de gobernanza. En este sentido, mis prácticas en cultura vial pueden asumirse como un laboratorio de innovación social: allí se desarrollan metodologías de sensibilización que no sólo buscan cumplir la norma, sino transformar comportamientos y valores colectivos. Además, como plantea Echeverría (2012, citado en (Hernández Ascanio, Tirado Valencia, & Ariza Montes, 2016), toda innovación está vinculada al contexto en el que emerge, constituyéndose como un “producto cultural” de la comunidad. Este planteamiento resulta clave en la formación en cultura vial, pues lo que está en juego no es solo la reglamentación técnica, sino los hábitos, costumbres y formas de interacción que estructuran la convivencia ciudadana.

Bajo esta línea, Conejero Paz y Redondo Lebrero (2016) profundizan en la idea de que la innovación social en el ámbito público se configura como un liderazgo público participado, orientado a articular soluciones novedosas a través de procesos colaborativos que incluyen tanto a la ciudadanía como a las instituciones y al mercado. En este marco, la innovación no es solo la introducción de servicios nuevos, sino un cambio en las relaciones sociales y en la gobernanza, lo que incrementa la capacidad de las comunidades para actuar colectivamente y genera valor público. Esto interpela directamente mi práctica, pues evidencia que el aprendizaje en terreno no se limita a ejecutar normas, sino que implica reconocer cómo, a partir de la interacción con las

comunidades, se pueden gestar soluciones alternativas que superen las limitaciones del modelo burocrático tradicional.

Sin embargo, estas posibilidades se ven condicionadas por un obstáculo recurrente: la corrupción y la opacidad institucional. Como advierte Mariñez Navarro (2019), la corrupción constituye un fenómeno social y organizacional que erosiona la confianza, debilita la ética pública y limita la capacidad del Estado para responder a las demandas sociales. Por ello, la innovación social no puede concebirse al margen de mecanismos de transparencia y rendición de cuentas que visibilicen las decisiones y habiliten canales efectivos de participación ciudadana. En esta misma línea, la rendición de cuentas democrática no solo depende de controles internos, sino también de la corresponsabilidad de la ciudadanía en el seguimiento y exigencia de las políticas públicas.

En consecuencia, la legitimidad de cualquier propuesta innovadora en materia de cultura vial depende de la transparencia y de la confianza que logre generar en los ciudadanos. No basta con innovar en la forma de educar, si persiste la percepción de que las instituciones funcionan bajo lógicas clientelares o discrecionales que alimentan la desconfianza. Así, la innovación social y la lucha contra la corrupción deben entenderse como dimensiones complementarias: mientras la primera impulsa nuevas formas de responder a necesidades colectivas, la segunda asegura las condiciones éticas e institucionales para la sostenibilidad de esos procesos.

8.2 Marco legal

- **Introducción al PESV**

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) es una herramienta de gestión orientada a prevenir los riesgos viales mediante el diseño e implementación de acciones concretas y sistemáticas que garanticen el bienestar de los actores viales. Es obligatorio para todas las organizaciones, tanto del sector público como privado, que operen o administren flotas vehiculares mayores a diez unidades, o contraten personal de conducción. Su marco normativo se encuentra sustentado en la Ley 1503 de 2011 (Colombia C. d., 2011), la Ley 769 de 2002 (Colombia C. d., 2002), y desarrollos posteriores como el Decreto 2851 de 2013 (Colombia P. d., 2013), el Decreto 1252 de 2021 (Transporte, 2021) y la Resolución 20223040040595 de 2022 (Transporte, 2022).

El PESV integra actividades de diagnóstico, planificación, ejecución, seguimiento y mejora continua, bajo una metodología basada en la identificación de peligros, la valoración de riesgos, y la definición de controles operacionales y administrativos.

- ***Ley 769 de 2002***

El Código Nacional de Tránsito y Transporte (Ley 769 de 2002) es la normativa fundamental que regula la circulación de todos los actores viales en el territorio colombiano, estableciendo derechos, deberes y sanciones (Colombia C. d., 2002). Dentro de este cuerpo normativo, el Artículo 30, denominado "EQUIPOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD", es de particular relevancia para la gestión de la seguridad vial en flotas vehiculares. Este artículo establece la obligatoriedad de que todo vehículo automotor porte un equipo de carretera que incluya elementos básicos para la atención de emergencias, como un gato, una cruceta, dos

señales de carretera, un extintor, botiquín, conos o triángulos, tacos para bloqueo, caja de herramientas y llanta de repuesto. El cumplimiento de este artículo es esencial para la prevención de incidentes y la respuesta inmediata ante cualquier eventualidad en la vía.

- ***Ley 1503 de 2011***

Promueve hábitos seguros en la vía e impone la obligación del PESV a empresas con flotas o conductores contratados (Colombia C. d., 2011).

- ***Decreto 2851 de 2013***

Reglamenta la Ley 1503, definiendo etapas del PESV como diagnóstico, planificación, ejecución y control (Colombia P. d., 2011).

- ***Decreto 2106 de 2019***

Elimina el requisito de aval del Ministerio de Transporte, fortaleciendo la autogestión institucional (Colombia P. d., 2019).

- ***Ley 2050 de 2020***

Asigna a la Superintendencia de Transporte la facultad de verificación del PESV (Colombia C. d., 2020).

- ***Decreto 1252 de 2021***

Ordena el diseño de una nueva metodología para el PESV con enfoque integral (Colombia M. d., 2021).

- ***Resolución 20223040040595 de 2022***

Esta resolución, expedida por el Ministerio de Transporte de Colombia, es el marco normativo actual que establece la *"Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"* (Colombia M. d., 2022). Su importancia radica en que redefine y actualiza los pilares, fases y requisitos que las organizaciones deben seguir para la construcción y el mantenimiento de sus PESV. La metodología propuesta busca una gestión más estructurada, integral y orientada a la mejora del desempeño.

9. Objetivos de la Practica

9.1 Objetivo General

Apoyar en la sistematización y documentación para la actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, conforme a lo establecido en la Resolución 20223040040595 de 2022.

9.2 Objetivos específicos

- Identificar el conocimiento de los Conductores de vehículos Oficiales de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, acerca del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).
- Caracterizar las debilidades y fortalezas de los conductores y personal que realiza actividades de conducción, frente a los resultados de las pruebas psicosenso-métricas 2024.
- Identificar la necesidad de los equipos de prevención y seguridad de los vehículos oficiales, acorde del Artículo 30 de la Ley 769 de 2002.
- Actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Alcaldía de Santiago de Cali, en conformidad con los lineamientos de la Resolución 20223040040595 de 2022, en los pasos 3, 4, 5, 7, 9, 16, 18.

10. Metodología

La práctica empresarial se llevó a cabo bajo un enfoque de investigación cualitativa y descriptiva, con un diseño metodológico que busca comprender y caracterizar un fenómeno en su contexto particular (Valle Taiman, Romero, & Castillo, 2022). Este enfoque, típico de los estudios de pregrado con una "microperspectiva" (Carr & Kemmis, 1988), permitió una inmersión profunda en los procesos de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios (UAEGBS). La metodología se articuló en fases sucesivas que vinculan cada actividad realizada con el objetivo general de contribuir a la fase de diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), así como con los objetivos específicos del trabajo.

10.1 Fase 1: Diagnóstico y Marco Normativo

Esta fase se centró en la revisión documental para identificar la problemática y el marco de la investigación, lo cual es fundamental para el planteamiento del problema (Niño Rojas, 2011).

- **Procedimiento:** Se realizó una revisión exhaustiva de la Resolución 20223040040595 del Ministerio de Transporte (Colombia M. d., 2022) y del PESV actual de la entidad. Este análisis, que constituye el proceso de recojo de información y su registro (Valle Taiman, Romero, & Castillo, 2022, p. 51), permitió identificar las brechas y deficiencias existentes que justifican la necesidad de actualización del plan.
- **Articulación con la Administración Pública:** Este paso evidencia la aplicación del principio de legalidad y planificación, ya que el trabajo de un administrador público debe garantizar que las acciones se ajusten al marco legal vigente para evitar sanciones y vulnerabilidades.

10.2 Fase 2: Recopilación y Sistematización de la Información

Esta fase tuvo como propósito la recolección, organización y análisis de los datos para sustentar la actualización del PESV, buscando así el cumplimiento de los objetivos específicos 1, 2, 3 y 4.

- **Procedimiento:** Se emplearon dos técnicas clave para la recopilación de datos:
 1. Para cumplir con el Objetivo Específico 1 (Identificación del Conocimiento de los Conductores sobre el PESV), se diseñó y aplicó una encuesta dirigida a los conductores de vehículos oficiales. La encuesta, un instrumento fundamental en este tipo de investigaciones (Valle Taiman, Romero, & Castillo, 2022, p. 37), permitió diagnosticar el nivel de conocimiento sobre normativas y prácticas de seguridad vial.
 2. Para el Objetivo Específico 2 (Identificación de Debilidades y Fortalezas en Pruebas Psicosenométricas 2024), se revisaron los resultados de las pruebas psicosenométricas realizadas a los conductores y se dejaron refelajados en una base de datos, indagando en los resultados para obtener un análisis detallado sobre las fortalezas y debilidades.
 3. Para el Objetivo Específico 3 (Identificación del Cumplimiento del Artículo 30 de la Ley 769 de 2002), se realizó un cruce de información en la base de datos para identificar aquellos vehículos que no contaban con el kit de carretera, para así poder realizarles la entrega de dichos kits a los vehículos que se evidenciaron con la necesidad.

4. Todas estas actividades se articularon para lograr el Objetivo Específico 4 (Contribución a la Sistematización para la Actualización del PESV), al ordenar los datos conforme a los nuevos lineamientos.

- **Articulación con la Administración Pública:** Este paso evidencia la eficiencia administrativa y la transparencia. La correcta sistematización de la información optimiza los recursos al centralizar los datos y crea una base sólida y auditable para la toma de decisiones, garantizando una gestión pública más clara y responsable.

10.3 Fase 3: Intervención y Gestión Operativa

Esta fase demuestra la intervención activa en la realidad institucional, un componente clave de la investigación cualitativa (Díaz, 2016) que busca mejorar la práctica.

- **Procedimiento:** La participación en la organización del evento del “*Día Mundial de la Seguridad Vial*” tuvo como propósito promover la cultura de la seguridad y desarrollar capacitaciones prácticas dirigidas a los conductores. De manera complementaria, se gestionaron oficios a través del aplicativo Orfeo para coordinar la entrega de kits de carretera a los vehículos que carecían de estos elementos, lo que evidencia una capacidad de gestión operativa fundamental en la Administración Pública. Asimismo, el aplicativo fue utilizado para solicitar información a los diferentes organismos, con el fin de recolectar la información necesaria para la construcción del PESV.
- **Articulación con la Administración Pública:** Esta fase ilustra los principios de gestión por resultados y bienestar colectivo. Las acciones concretas tuvieron un impacto directo en la seguridad y el bienestar del personal, así como en la protección de los bienes públicos.

10.4 Fase 4: Documentación y Resultados

Esta última fase se centró en el procesamiento, organización y análisis de la información (Guevara, Guevara, & Roldan, 2020) para la presentación final de los hallazgos y la consecución de las metas.

Procedimiento: Con el propósito de dejar un legado de información útil y actualizada para la UAEGBS, se actualizó la base de datos del inventario vehicular de la entidad, registrando la información de las entregas de los kits de carretera, lo que permitió tener un control claro del estado de cada vehículo, a su vez se procedió a la recopilación y consolidación de toda la información obtenida en las fases anteriores, generando una base de datos unificada para la actualización del PESV conforme a la Resolución 40595.

Adicionalmente, se creó una base de datos con los resultados de las pruebas psicosenométricas, lo que sirvió como un mapa claro para identificar las debilidades y fortalezas de los conductores.

Finalmente, se consolidaron todos los hallazgos, procedimientos y resultados en este informe de práctica, que sirve como un registro formal de la contribución realizada.

- **Articulación con la Administración Pública:** Esta fase subraya el principio de rendición de cuentas. La documentación de los resultados es esencial para que la entidad demuestre el cumplimiento de sus responsabilidades, además de dejar un registro de los conocimientos adquiridos en mi practica empresarial.

11. Resultados

Los resultados de esta práctica empresarial van más allá de los productos entregados; representan la consolidación de mi formación como administrador público. Al aplicar los conocimientos teóricos en la realidad de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios (UAEGBS), pude generar aportes concretos y, al mismo tiempo, desarrollar una profunda comprensión reflexiva sobre el impacto de mis acciones. Este proceso me permitió entender la importancia de la gestión pública basada en la evidencia, la necesidad de una intervención proactiva y el valor de dejar un legado de información sistematizada y útil para la entidad.

El trabajo de recolección y sistematización de la información fue la piedra angular de mi práctica, pues me permitió entender que las decisiones en la gestión pública deben basarse en datos sólidos y no en suposiciones. A través de este proceso, no solo obtuve información, sino que también desarrollé una visión crítica y analítica sobre los desafíos que enfrentan las entidades para gestionar sus recursos de manera eficiente.

11.1 Identificación del Conocimiento de los Conductores sobre el PESV (Objetivo Específico 1)

Mi participación en la organización del Día Mundial de la Seguridad Vial me brindó una experiencia invaluable en la aplicación de algunos conceptos teóricos como la teoría administrativa. Observé de primera mano cómo la planificación y la coordinación se traducen en acciones con un impacto tangible en la comunidad. Al participar en la logística y el desarrollo del evento, pude aplicar directamente mis conocimientos en gestión de proyectos, comunicación y coordinación. Las actividades de capacitación, los simuladores de conducción y los profesionales que sirvieron como ponentes, dejó como resultado la respuesta positiva de los conductores de

vehículos oficiales de la Alcaldía de Santiago de Cali a este tipo de iniciativas, me demostraron que la comunicación efectiva es una herramienta poderosa para generar conciencia y compromiso en la organización. Ver a los conductores activamente participando y aprendiendo me hizo entender que un evento no es solo un acto protocolario, sino una oportunidad para generar un cambio cultural. Esta experiencia me enseñó el valor de la colaboración inter-institucional y la importancia de que la administración pública no solo imponga normas, sino que también eduque.

Aprovechando la gran convocatoria y el ambiente de participación del evento, decidí construir una encuesta con preguntas estratégicas (Anexo 1), buscando no solo datos, sino también la percepción y el estado real de los conductores de la entidad. Esta actividad me enseñó que, antes de proponer soluciones, es crucial entender profundamente el problema desde la perspectiva de quienes lo viven día a día.

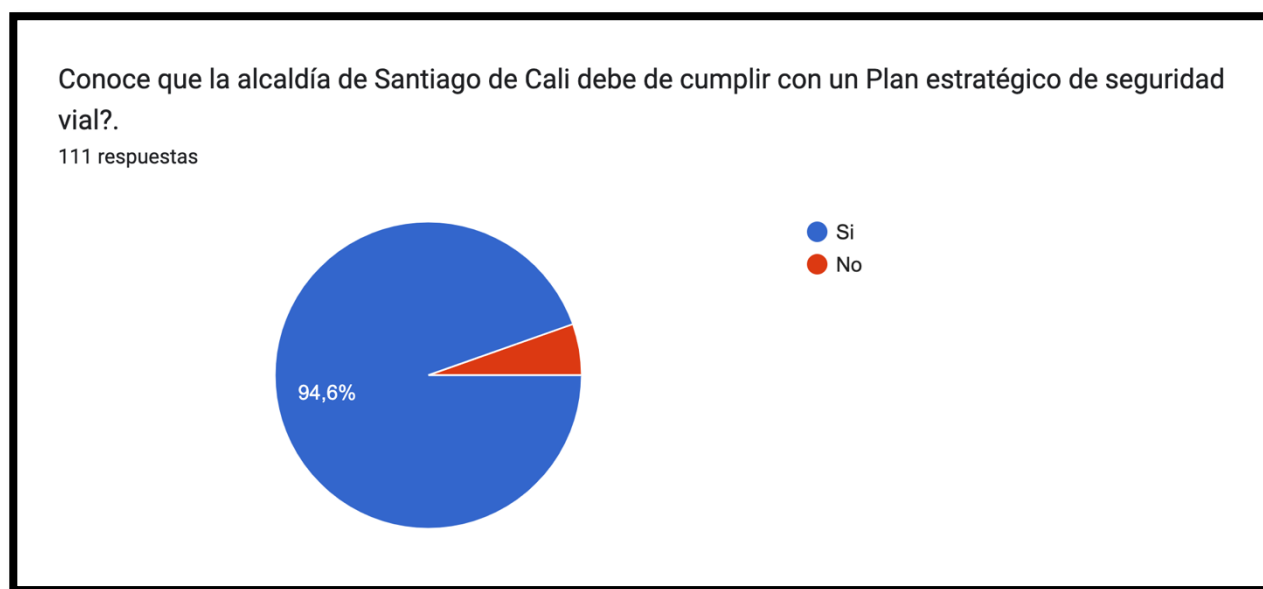
El ejercicio de diseñar y aplicar la encuesta me permitió, además, dimensionar la complejidad de la población objetivo. Para ello conté con la participación de 111 conductores de vehículos oficiales de distintos organismos, lo que me mostró el desafío inherente de obtener información de una muestra diversa y dispersa dentro de una misma entidad. Fue una lección práctica sobre cómo planificar y ejecutar la recolección de datos en un entorno real.

Los resultados de la encuesta fueron la base de mi reflexión (Anexo 2). Me di cuenta de que, si bien los conductores afirmaban tener conocimiento sobre el PESV, existían brechas significativas en temas cruciales. Por ejemplo, al preguntar sobre los riesgos más comunes en el aspecto de la seguridad vial, ellos mismos identificaron la "Falta de mantenimiento de los vehículos" y el "Estado de la infraestructura vial" como falencias importantes. Esta revelación me hizo entender que la labor de un administrador no es solo imponer regulaciones, sino

diagnosticar con rigor para diseñar planes de acción verdaderamente efectivos. Esta experiencia consolidó mi visión de que la gestión pública debe estar anclada en la evidencia, y que cada dato es una oportunidad para mejorar y fortalecer la cultura de servicio.

A continuación, presento los gráficos que resumen los principales hallazgos de este diagnóstico:

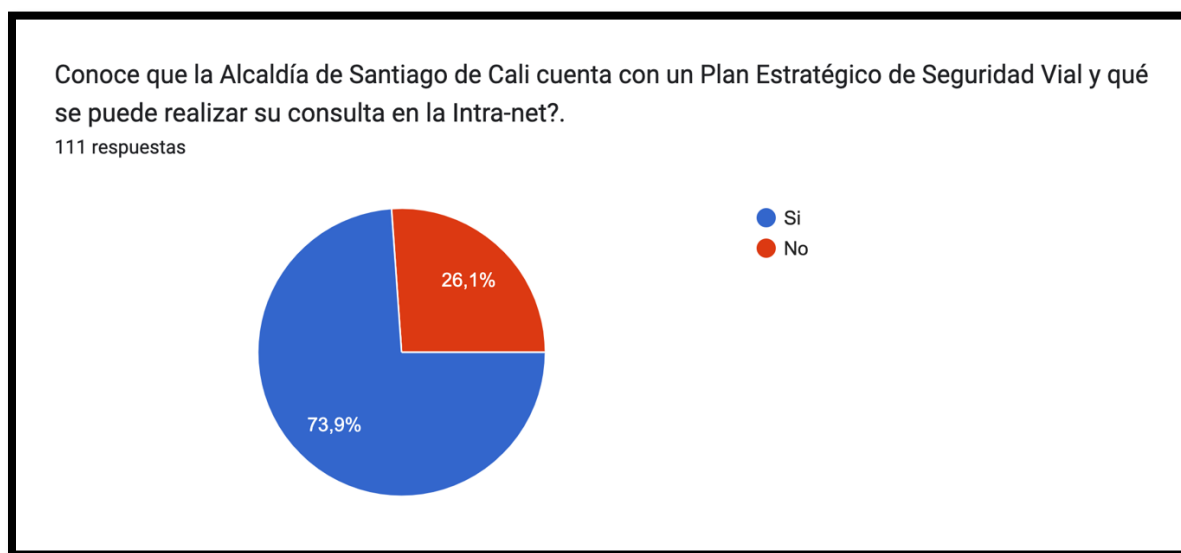
Figura 3 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.



Fuente: Encuesta Conocimiento PESV – Elaboración propia.

Este resultado es altamente positivo, ya que indica una alta conciencia general sobre la existencia y la obligatoriedad del PESV a nivel institucional. Sugiere que la información sobre esta normativa ha permeado de manera efectiva entre el personal directamente involucrado en la conducción. Esto es un buen punto de partida para cualquier iniciativa de actualización o fortalecimiento del plan, pues la base de conocimiento sobre su existencia es sólida.

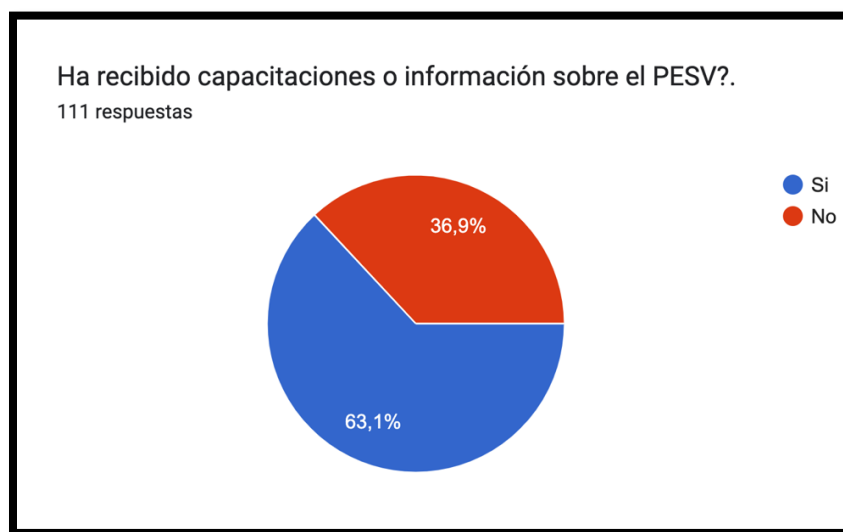
Figura 4 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.



Fuente: Encuesta Conocimiento PESV – Elaboración propia.

Aunque la mayoría (73,9%) sabe que el PESV existe y es accesible en la Intranet, el porcentaje restante del 26,1% representa una brecha significativa en la divulgación y accesibilidad del documento oficial. Este desconocimiento puede limitar la consulta activa del plan, impidiendo que los funcionarios se apropien de sus contenidos y lineamientos. Es un área de oportunidad para fortalecer las estrategias de comunicación interna y asegurar que el personal tenga fácil acceso a la versión más actualizada del PESV.

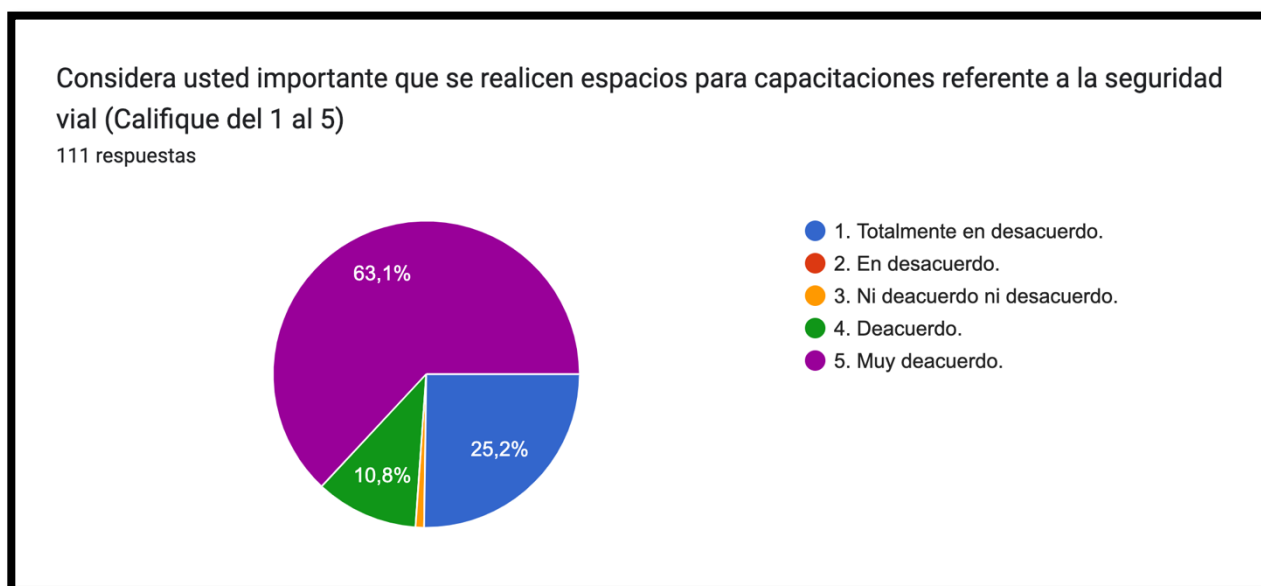
Figura 5 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.



Fuente: Encuesta Conocimiento PESV – Elaboración propia.

Este resultado sugiere que, si bien la Alcaldía ha realizado esfuerzos en capacitación y difusión del PESV, aún existe un sector importante de la población de conductores y personal que realiza actividades de conducción (casi el 37%) que no ha sido cubierto adecuadamente. Esta falta de capacitación puede derivar en un desconocimiento de los procedimientos, políticas y responsabilidades específicas del PESV, lo que potencialmente aumenta los riesgos viales. Es crucial abordar esta brecha mediante la implementación de programas de formación y sensibilización más inclusivos y recurrentes, especialmente con la actualización del PESV bajo la nueva resolución.

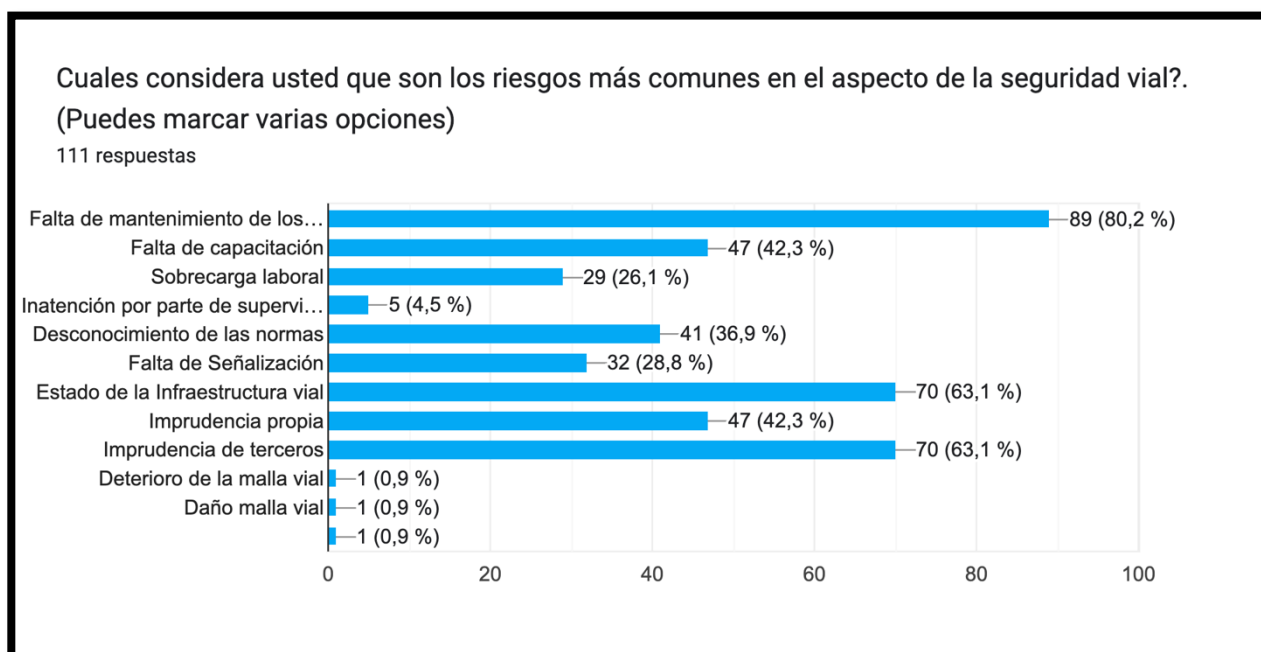
Figura 6 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.



Fuente: Encuesta Conocimiento PESV – Elaboración propia.

El gráfico evidencia que una amplia mayoría de los encuestados reconoce la importancia de contar con espacios de capacitación en seguridad vial, lo que refleja una creciente conciencia colectiva sobre la necesidad de promover comportamientos responsables en la movilidad. Sin embargo, resulta llamativo que una cuarta parte de los participantes no considere relevante este tipo de iniciativas, lo que pone de manifiesto la existencia de resistencias o vacíos de sensibilización que todavía deben ser abordados. Estos resultados invitan a reflexionar sobre el papel fundamental de la formación como herramienta de transformación cultural y sobre el reto que enfrentan las entidades públicas para diseñar estrategias pedagógicas capaces de llegar, incluso, a aquellos sectores que aún no perciben la seguridad vial como una prioridad.

Figura 7 Resultados de la encuesta sobre el PESV dirigida a los conductores y personal que realiza actividades de conducción de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.



Fuente: Encuesta Conocimiento PESV – Elaboración propia.

El gráfico muestra la percepción de los conductores sobre los principales riesgos asociados a la seguridad vial. Los resultados evidencian que la falta de mantenimiento de los vehículos constituye el factor más crítico, señalado por el 80,2% de los participantes. Este hallazgo resalta la importancia de garantizar un control técnico riguroso y constante de la flota, ya que el estado mecánico de los automotores se relaciona directamente con la prevención de accidentes.

De igual manera, el estado de la infraestructura vial (63,1%) y la imprudencia de terceros (63,1%) aparecen como riesgos de alto impacto, lo que refleja la necesidad de intervenciones conjuntas: por un lado, el fortalecimiento de la gestión pública en materia de mantenimiento y señalización vial, y por otro, la consolidación de campañas educativas que promuevan una cultura de respeto entre los actores viales.

Otros factores relevantes son la falta de capacitación (42,3%) y la imprudencia propia (42,3%), que apuntan a la urgencia de fortalecer la formación de los conductores de vehículos oficiales en prácticas seguras de movilidad. Asimismo, aspectos como la desconexión con las normas (36,9%) y la falta de señalización (28,8%) reflejan que los vacíos normativos y la ausencia de entornos viales adecuados siguen siendo riesgos que afectan de manera significativa.

11.2 Identificación de Debilidades y Fortalezas en Pruebas Psicosenométricas 2024

(Objetivo Específico 2)

Las pruebas psicosenométricas son evaluaciones diseñadas para medir las habilidades físicas, mentales y de coordinación de una persona, con el propósito de determinar si cuenta con las aptitudes necesarias para desarrollar tareas que requieren precisión, concentración y rapidez en la reacción, como la conducción de vehículos. En este caso, los resultados de dichas pruebas, aplicadas previamente a los conductores y personal con funciones de conducción en la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali durante el año 2024, fueron sistematizados y organizados con el fin de consolidar una base de información que permitiera identificar tendencias generales en cuanto a fortalezas y debilidades en aspectos como percepción, coordinación y tiempo de respuesta. Esta información constituye un insumo fundamental para orientar programas de formación específicos y para apoyar la gestión del talento humano en materia de seguridad vial.

Se recolectaron y sistematizaron datos de 90 conductores evaluados mediante pruebas teóricas, prácticas y psicotécnicas (Anexo 3). Los resultados muestran un desempeño satisfactorio en los componentes práctico y psicotécnico, mientras que en el teórico se observaron desempeños heterogéneos. Este contraste revela la necesidad de fortalecer los procesos de capacitación, con el fin de garantizar un conocimiento integral que respalde el

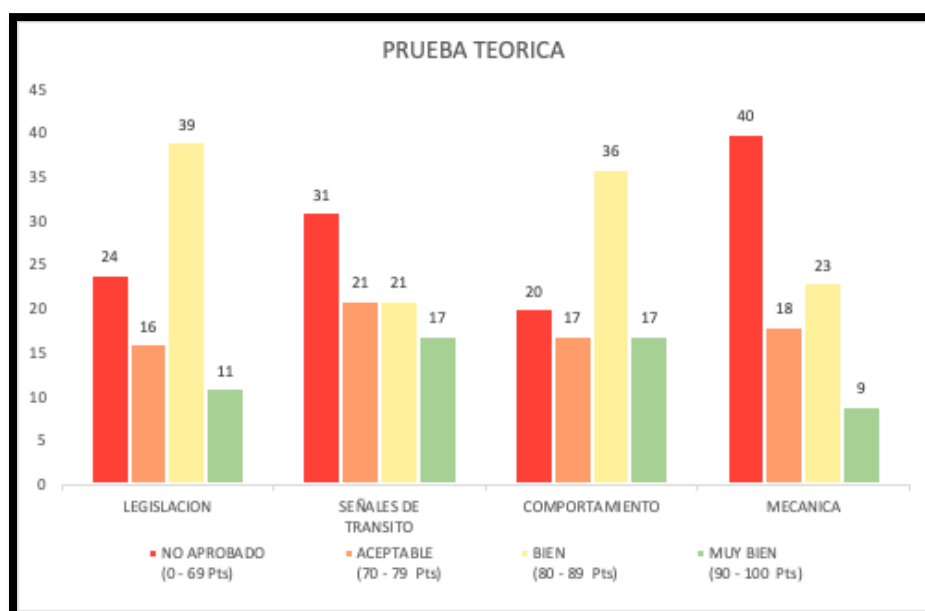
adecuado ejercicio de la conducción en la entidad, lo cual se ilustra en las gráficas que se presentan enseguida.

Tabla 2 Resultados Prueba Psicosensometrica – Pruebas Teóricas

	LEGISLACION	SEÑALES DE TRANSITO	COMPORTAMIENTO	MECANICA
NO APROBADO (0 - 69 Pts)	24	31	20	40
ACEPTABLE (70 - 79 Pts)	16	21	17	18
BIEN (80 - 89 Pts)	39	21	36	23
MUY BIEN (90 - 100 Pts)	11	17	17	9
TOTAL EVALUADOS	90	90	90	90

Fuente: Elaboración Propia

Figura 8 Grafico de resultado Prueba Psicosensometrica – Pruebas Teóricas



Fuente: Elaboración Propia

“Mecánica” es el tema con el mayor número de conductores "No Aprobado" (40 de 90 evaluados), lo que representa una debilidad significativa. Esto sugiere que un número considerable de conductores carece de conocimientos fundamentales sobre el funcionamiento y

mantenimiento básico de los vehículos, lo cual es crucial para la prevención de fallas y accidentes en la vía. Mientras que “Comportamiento” tema presenta el menor número de "No Aprobado" (20 de 90). Esto sugiere una relativa fortaleza en el conocimiento de los conductores sobre conductas seguras en la vía, lo cual es positivo ya que el comportamiento del conductor es un factor clave en la seguridad vial.

Tabla 3 Valores de medición de resultados. Pruebas Psicosensométricas 2024. Prueba Teórica

VALORES DE REFERENCIA (PRUEBA TEORICA)			
NO APROBADO (0 - 69 PUNTOS)	ACEPTABLE (70 - 79 PUNTOS)	BIEN (80 - 89 ACEPTABLE)	MUY BIEN (90 - 100 PUNTOS)

Fuente: Elaboración Propia

Figura 9 Grafica de medición de resultados. Pruebas Psicosensométricas 2024. Prueba Teórica



Fuente: Elaboración Propia

Si bien hay un porcentaje de conductores con buen y muy buen desempeño, la mayoría (69% entre "No Aprobado" y "Aceptable") requiere atención para mejorar sus conocimientos.

Esto subraya la importancia de programas de capacitación focalizados y continuos para fortalecer la cultura de seguridad vial en la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali.

11.3 Identificación del Cumplimiento del Artículo 30 de la Ley 769 de 2002 (Objetivo Específico 3)

La meta era identificar qué vehículos de la flota oficial de la Alcaldía contaban con el kit de carretera reglamentario, un componente esencial para la seguridad vial. Para lograrlo, se implementó un proceso riguroso de verificación. Inicialmente, se realizó un cruce de información de aproximadamente 586 vehículos a partir de una base de datos existente. Este cruce permitió identificar, de manera preliminar, aquellos vehículos que no figuraban con la entrega del kit. Posteriormente, se revisó una "revista" de inspección para verificar el estado de los kits en cada vehículo, confirmando si los elementos estaban completos (botiquín, conos, extintor, herramientas) y si se contaba con la cruceta y el gato hidráulico. Esta metodología dual no solo aseguró la precisión de los datos, sino que también permitió una comprensión completa del problema.

El análisis de los datos reveló una situación compleja y multifacética. A pesar de que la Alcaldía ha realizado inversiones para la compra de estos elementos (como se evidencia en el contrato 403 de 2024, Anexo 4), la disponibilidad de los kits en bodega no siempre satisface la necesidad real de la flota. Como muestra la Tabla 4, la cantidad de elementos adquiridos no se alinea con la demanda total, lo que genera un déficit en la entrega.

Tabla 4 Disponibilidad en bodega Kits de Carretera contrato 403 de 2024

DISPONIBILIDAD	
CONTRATO 403	
KIT DE VEHICULO LIVIANO	163
KIT DE VEHICULO PESADO	19
EXTINTOR 10L	19
CRUCETA	157
LLAVE DE PERNOS	14
GATO TIPO CAIMAN	162
GATO TIPO BOTELLA 10T	22
CONOS GRANDES	19

Fuente: Elaboración Propia

Además, la revista ayudo a identificar una serie de casos recurrentes que demuestran las debilidades en los procesos de gestión de inventarios y el seguimiento post-entrega:

- Vehículos a los que nunca se les había entregado el kit
- Vehículos que tenían un kit incompleto.
- Vehículos que contaban con algunos elementos, pero carecían de la cruceta o el gato hidráulico.
- Vehículos que, a pesar de haber recibido el kit en años anteriores, ya no contaban con los elementos en el momento de la inspección.

Este último hallazgo es particularmente relevante, pues evidencia una falta de trazabilidad y responsabilidad por parte de los conductores, lo que se traduce en una pérdida de activos. Ante esta situación, se estableció un procedimiento administrativo que exige a los conductores afectados presentar una denuncia física por pérdida ante la fiscalía, un paso necesario para garantizar la trazabilidad y el debido proceso de reposición.

Tabla 5 Listado de organismos con necesidad de entrega de Kits de Carretera

ORGANISMO	KITS DE CARRETERA		
	LIVIANO	PESADO	TOTAL
BIENESTAR SOCIAL	2	2	4
CONTRATACION PUBLICA	1	.	1
DADII	1	-	1
DAGMA	4	-	4
DATIC	2	-	2
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE CONTROL INTERNO	1	-	1
DATIC	1	-	1
EDUCACION	5	-	5
GOBIERNO	11	-	11
GESTION DEL RIESGO	5	1	6
HACIENDA	6	-	6
INFRAESTRUCTURA	1	4	5
PLANEACION	4	-	4
SECRETARIA DE DEPORTE	2	-	2
SECRETARIA DE CULTURA	2	-	2
SECRETARIA DE MOVILIDAD	9	3	12
SECRETARIA DE SALUD	4	2	6
SECRETARIA DE TURISMO	2	-	2
SECRETARIA DE VIVIENDA	2	-	2
SECRETARIA DE DESARROLLO TERRITORIAL Y PARTICIPACION CIUDADANA	4	-	4
SECRETATRIA DE PAZ Y CULTURA CIUDADANA	2	-	2
SEGURIDAD Y JUSTICIA	8	1	9
UAEGBS	4	-	4
UAESPM	2	-	2
TOTAL GENERAL	85	13	98

Fuente: Elaboración Propia

A partir de esta identificación, se apoyó en la entrega efectiva de 54 kits de carretera, garantizando que una parte importante de la flota vehicular de la Alcaldía operara bajo los estándares de seguridad requeridos y en cumplimiento de la norma. Este proceso de entrega no es meramente logístico; implica un proceso administrativo que incluye la notificación a los secretarios de cada organismo a través del aplicativo Orfeo y la coordinación con los jefes de unidad, lo que demuestra la complejidad de la gestión pública. La evidencia de este trabajo queda plasmada en las actas de entrega (Anexo 5), que sirven como soporte para la base de datos de consulta.

Tabla 6 Listado de Kits de Carretera entregados por el practicante

ORGANISMO	KITS DE CARRETERA ENTREGADOS		
	LIVIANO	PESADO	TOTAL
BIENESTAR SOCIAL	2	2	4
CONTRATACION PUBLICA	1	0	1
DAGMA	4	0	4
DATIC	1	0	1
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE CONTROL INTERNO	1	0	1
EDUCACION	3	0	3
GOBIERNO	9	0	9
INFRAESTRUCTURA	2	4	6
SECRETARIA DE DEPORTE	2	0	2
SECRETARIA DE MOVILIDAD	9	2	11
SECRETARIA DE SALUD	4	0	4
SECRETARIA DE DESARROLLO TERRITORIAL Y PARTICIPACION CIUDADANA	3	0	3
SECRETARIA DE PAZ Y CULTURA CIUDADANA	3	0	3
UAEGBS	2	0	2
TOTAL GENERAL	46	8	54

Fuente: Elaboración Propia

En conclusión, no solo cumplió con el objetivo de identificar el cumplimiento del Artículo 30, sino que también puso en evidencia las deficiencias en los procesos de adquisición, distribución y control de inventarios. La gestión de los recursos públicos en seguridad vial no puede limitarse a la compra; debe incluir un seguimiento riguroso y una estrategia que asegure que los activos permanezcan en servicio. Se hace imperativo continuar con la gestión para satisfacer la necesidad de los vehículos restantes y se recomienda fortalecer los protocolos de entrega y control para evitar futuras pérdidas y asegurar que la inversión en seguridad se traduzca en una protección real para los funcionarios.

11.4 Contribución a la Sistematización para la Actualización del PESV (Objetivo Específico 4)

Este proceso transformó datos dispersos y desorganizados en un legado funcional para la actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) según la **Resolución 40595 de 2022**. Mediante este ejercicio, pude experimentar de primera mano lo que significa construir un sistema de información que sirva de base para la toma de decisiones. Mi trabajo consistió en aportar a los siguientes pasos del PESV, contribuyendo de manera directa a la fase de diseño y planificación del plan:

- **Paso 3 - Política de Seguridad Vial:** Mi labor contribuyó a este pilar al generar un diagnóstico sobre el conocimiento del personal, lo que es un insumo crucial y me sirvió para diseñar una propuesta de política interna (Anexo 6) que sea pertinente y conocida por todos los actores de la organización.
- **Paso 4 - Liderazgo, Compromiso y Corresponsabilidad del Nivel Directivo:** La información que sistematice sobre el cumplimiento de la normativa y los diagnósticos de conocimiento sirve como una herramienta de seguimiento para el nivel directivo, facilitando la toma de decisiones basada en datos. Además la promoción de jornadas de capacitación como la realizada en “*El día Mundial de la Seguridad Vial*” sirve para marcar un precedente sumado a la generación conciencia y compromiso en todos los funcionarios en actividades de conducción con los vehículos oficiales. (Anexo 7)
- **Paso 5 - Diagnóstico:** La comunicación interinstitucional acá jugó un papel muy importante, ya que para nosotros poder realizar este diagnóstico y conocer información estratégica, como la caracterización de personal y de vehículos oficiales, se tuvo que

solicitar bases de datos a diferentes organismos y finalmente poder condensar esta información, esto se logró mediante la realización de oficios haciendo la solicitud de manera formal por medio del aplicativo Orfeo (Anexo 8).

- **Paso 7 - Objetivos y Metas del PESV:** Los datos que recopilé y organicé, se convierten en información de base para que la entidad pueda establecer objetivos y metas medibles, realistas y coherentes con las necesidades de su personal, esto alineado con la política propuesta en el paso número 3.
- **Paso 9 - Programa de Gestión de Riesgos Críticos y Factores de Desempeño:** El análisis de los resultados psicosenométricos me permitió generar un mapa claro sobre los riesgos asociados al factor humano (fatiga, distracciones, etc.), así como las fortalezas del personal, lo que es esencial para la gestión del desempeño y la mitigación de riesgos.
- **Paso 16 - Inspección de Vehículos y Equipos:** La verificación y posterior gestión de la entrega de los kits de carretera contribuyó directamente a este paso, asegurando que los vehículos de la Alcaldía cumplan con la dotación requerida por la ley, además del chequeo realizado para conocer la vigencia de la documentación y verificar información sobre las realizaciones de las inspecciones preoperacionales para así conocer el estado de los vehículos, buscando que estos estén siempre en las mejores condiciones para evitar posibles riesgos o eventualidades.
- **Paso 18 - Gestión del Cambio y Gestión de Contratistas:** Es fundamental que la entidad pueda gestionar el cambio cultural en la organización y establecer criterios claros de selección y seguimiento a los contratistas, por ello desde el proceso que se realizó de sistematización se buscó verificar de manera exhaustiva de que estos cumplieran con

unas disposiciones mínimas que establece la organización, ya que todos somos actores viales.

Al organizar y analizar la información de manera conjunta, se generó un mapa claro del estado actual de la seguridad vial en la entidad. Este mapa no solo identificó brechas de conocimiento y aptitudes, sino que también evidenció el nivel de cumplimiento normativo y sirvió como un punto de partida preciso para la planificación de futuras intervenciones.

Mi práctica me permitió una profunda reflexión sobre el rol del administrador público como gestor de la información. Comprendí que nuestra función no es solo resolver problemas inmediatos, sino crear las condiciones para que las instituciones operen de manera más eficiente y transparente. La sistematización es el acto de organizar la realidad para hacerla inteligible y gobernable, dejando una huella de eficiencia y rigor que perdura en el tiempo.

12. Conclusiones

El desarrollo de este trabajo permitió reconocer el valor del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) como un instrumento central de política pública para la gestión del riesgo vial en el ámbito administrativo, particularmente en la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali. Desde una perspectiva teórica, la experiencia puso en evidencia cómo los principios de la Administración Pública —legalidad, eficiencia, transparencia y rendición de cuentas (Ramirez, 2008) — se materializan en la gestión institucional, reforzando la idea de que la seguridad vial no es únicamente un requisito legal, sino también un componente de la cultura organizacional y de la construcción de valor público. Asimismo, los aportes de la gobernanza (Aguilar, 2007) y la innovación social (Hernández Ascanio, Tirado Valencia, & Ariza Montes, 2016) resultaron fundamentales para comprender que el éxito del PESV depende de la articulación entre actores institucionales y de la capacidad de generar cambios en los comportamientos colectivos.

En el plano metodológico, el trabajo integró el análisis normativo, el diagnóstico operativo y el acompañamiento técnico, lo que permitió avanzar en los pasos establecidos por la Resolución 40595 de 2022. Esta estrategia metodológica se tradujo en la sistematización documental, la organización de procesos internos y el uso de herramientas institucionales como el Orfeo, lo que facilitó la trazabilidad de la gestión. Más allá del cumplimiento de una obligación legal, la metodología implementada fomentó la planificación estratégica, la prevención de riesgos y la mejora continua, consolidando aprendizajes aplicables a otros ámbitos de la gestión pública.

En cuanto a los resultados, se consolidaron avances en la organización institucional para la movilidad segura, lo que fortaleció las capacidades internas de la entidad y mejoró la protección tanto de los servidores públicos como de la ciudadanía en general. El proyecto no solo

promovió el cumplimiento normativo, sino que también impulsó una cultura preventiva en la administración distrital, orientada al bienestar colectivo y a la eficiencia en el uso de los recursos.

Finalmente, respecto a la articulación con mi formación profesional, la práctica representó un espacio privilegiado para conectar teoría y acción. Desde mi rol como futuro Administrador Público, pude vivenciar los retos de implementar normativas nacionales en contextos municipales y desarrollar competencias clave como la gestión documental, la sistematización de información, el análisis normativo y la resolución de problemas en escenarios reales. La experiencia me permitió comprender de manera más clara la complejidad de la gestión pública local, donde la coordinación interinstitucional y el trabajo en equipo resultan esenciales. Así, este proceso formativo no solo enriqueció mis conocimientos en materia de seguridad vial, sino que también consolidó habilidades administrativas y éticas indispensables para aportar a la construcción de instituciones públicas más transparentes, eficientes y orientadas al servicio de la ciudadanía.

13. Visión crítica de ciudad y sugerencias para el mejoramiento de la cultura de seguridad vial.

Cali es uno de los municipios más importantes de Colombia y cuenta con una población aproximada de 2,28 millones de habitantes, según cifras del DANE para el año 2023. Al ser la capital del Valle del Cauca y un centro económico clave del suroccidente del país, concentra una gran diversidad cultural y étnica, producto de los flujos migratorios internos que la han caracterizado a lo largo de su historia. Sin embargo, si bien en la década de los setenta la ciudad fue reconocida como un ejemplo de civismo, en la actualidad este reconocimiento contrasta con una realidad marcada por la intolerancia, el desorden y, de manera particular, por las tensiones alrededor de la movilidad.

De acuerdo con la Secretaría de Movilidad, en Cali circulan actualmente cerca de 800.000 vehículos, lo que ha generado un incremento en la congestión vial, la siniestralidad y la percepción de caos en las vías. Aunque existen esfuerzos institucionales para recuperar la cultura ciudadana mediante campañas pedagógicas y proyectos de convivencia, la magnitud del problema exige repensar la forma en que las políticas públicas de movilidad y seguridad vial se diseñan e implementan. Desde mi perspectiva como administrador público, y en el marco de la sistematización de mi práctica, considero que los desafíos de la institución no solo deben abordarse hacia afuera con la ciudadanía, sino también desde adentro, mediante transformaciones internas en la Alcaldía Distrital que luego se proyecten hacia la sociedad.

En este sentido, planteo cuatro aspectos estratégicos que deberían orientar la acción institucional para fortalecer la seguridad vial y reducir la mortalidad por accidentes de tránsito. En primer lugar, la *“colaboración e interacción interinstitucional”*, pues la seguridad vial no debe ser responsabilidad exclusiva de la Secretaría de Movilidad, sino una tarea compartida entre las diferentes dependencias municipales. Para ello, se requiere establecer canales de

comunicación efectivos, articular proyectos y promover un trabajo mancomunado en torno a un objetivo común: la protección de la vida.

En segundo lugar, la “*innovación tecnológica*” se presenta como una herramienta fundamental para modernizar la gestión pública en movilidad. La Alcaldía debe aprovechar los avances en inteligencia artificial y en herramientas digitales para fortalecer el control y la prevención de riesgos. La implementación de drones para el monitoreo, simuladores de conducción, cámaras inteligentes de reconocimiento y software especializado que permita verificar el cumplimiento de normativas son aliados estratégicos que pueden optimizar la gestión en seguridad vial.

De igual forma, es imprescindible trabajar sobre la “*pedagogía y la cultura ciudadana*”, ya que la educación vial debe trascender las campañas esporádicas y convertirse en un eje estructural de la política pública. Se trata de formar conductores conscientes de los riesgos y responsabilidades que implica la conducción, al mismo tiempo que se fomenta el respeto mutuo entre todos los actores viales. Una pedagogía más rigurosa, constante y con alto impacto social permitiría consolidar cambios sostenibles en los comportamientos ciudadanos.

Por último, es fundamental garantizar las “*condiciones óptimas del parque automotor*”. No basta con capacitar a los conductores si los vehículos que se les asignan no cumplen con los requisitos técnicos ni con las pruebas preoperacionales. Asegurar que el parque automotor oficial esté en óptimas condiciones constituye un principio de coherencia institucional y un requisito esencial para la reducción de riesgos en las vías.

Estos cuatro ejes: colaboración, tecnología, pedagogía y condiciones del parque automotor, deben trabajarse de manera articulada para consolidar una visión integral de la

seguridad vial en la ciudad. La meta no es solo cumplir con normas o aplicar sanciones a través de los agentes de tránsito, sino transformar la cultura ciudadana desde el ejemplo institucional. Se trata de avanzar hacia una Cali más consciente, cívica y responsable, donde la seguridad vial sea entendida como una construcción colectiva y un componente esencial del bienestar público.

14. Bibliografía

- Colombia, C. d. (2011). *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*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=44992>
- Colombia, M. d. (2014). *Resolución 1565 de 2014 - Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*. Obtenido de https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransp_orte_1565_2014.htm
- Salud, O. M. (2018). *Salve VIDAS: Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial*. Obtenido de Organización Mundial de la Salud: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Colombia, M. d. (2022). *Resolución 40595 de 2022*. Obtenido de https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransp_orte_40595_2022.htm
- Cali, A. D. (2016). *Decreto Extraordinario 411.0.20.0516 de 2016*. Obtenido de https://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos/documentoId9876.pdf
- Colombia, M. d. (2022). *Resolución 40595 de 2022*. Obtenido de https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransp_orte_40595_2022.htm

Cali, A. d. (2016). *Decreto Extraordinario 411.0.20.0516 de 2016*. Obtenido de

https://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos/documentoId9876.pdf

Cali, A. d. (2016). *Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0516 de 2016 Artículo 98*. Obtenido de

https://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos/documentoId9876.pdf

Colombia, C. d. (2011). *Ley 1503 de 2011*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Colombia, C. d. (2002). *Ley 769 de 2002*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Colombia, P. d. (2013). *Decreto 2851 de 2013*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>

Transporte, M. d. (2021). *Decreto 1252 de 2021*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=172386>

Transporte, M. d. (2022). *Resolución 40595 de 2022*. Obtenido de

https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm

Colombia, C. d. (2002). *Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Colombia, C. d. (2011). *Ley 1503 de 2011*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Colombia, P. d. (2011). *Decreto 2851 de 2013*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>

Colombia, P. d. (2019). *Decreto 2106 de 2019*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=103352>

Colombia, C. d. (2020). *Ley 2050 de 2020*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=139130>

Colombia, M. d. (2021). *Decreto 1252 de 2021*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=172386>

Colombia, M. d. (2022). *Resolución 40595 de 2022*. Obtenido de

https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm

Colombia, M. d. (2013). *Lineamientos de política pública de cultura vial en Colombia* .

Salud, O. M. (2018). *Salve VIDAS: Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial* . Obtenido

de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Hernández, T. A. (2024). *Diseño de la fase 1 del PESV para la empresa Colminерco SAS*.

Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/items/0dbb489e-b351-46a1-bb5b-9ad32a8590c7>

Tapias Arenas, A. P., & Lopez Hernandez, K. V. (2024). *Diseño de la fase 1 del PESV para la empresa Colminерco SAS Institución: Universidad Santo Tomás*. Obtenido de

<https://repository.usta.edu.co/items/0dbb489e-b351-46a1-bb5b-9ad32a8590c7>

- Oviedo Corredor, G. A., & Tarazona Galán, A. C. (2023). *Evaluación del PESV en una empresa constructora de Barrancabermeja*. Obtenido de <https://unipaz.edu.co/revistas/RIDING/article/view/359>
- Patiño, L. J. (2016). *Elaboración del plan estratégico de seguridad vial PESV de la empresa JS Limitada*. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/9184>
- Scarpetta, G., Guerra Manrique, L., Suarez Rincón, C., & Edgar Duván. (2023). *Diseño del PESV en la empresa ICFAN S.A.S*. Obtenido de <https://alejandria.poligran.edu.co/handle/10823/7293>
- Arévalo, L. E., & Borbon Reyes, L. (2020). *Mejoramiento del Sistema de Gestión de Seguridad Y Salud en el Trabajo en el marco del COVID - 19 para la Junta Regional de Calificación de Invalidez departamento del Tolima en el año 2020-2021*. Obtenido de <https://repositorio.ecci.edu.co/entities/publication/3c2756fd-88b5-4973-8205-67946a479510>
- Puentes, M., Novoa, D., Hernandez, C., Carrillo, O., & Mouël, F. (2021). *Datacentric analysis to reduce pedestrians accidents: A case study in Colombia*. Obtenido de <https://arxiv.org/abs/2104.00912>
- Du, W., Dash, A., wei, H., Li, J., & Wang, G. (2023). *Safety in Traffic Management Systems: A Comprehensive Survey*. Obtenido de <https://arxiv.org/abs/2308.06204>
- Barragán, D. y. (2012). *Sistematización de la información: Guía práctica para organizaciones* .
- Ramírez, Á. M. (2008). *Fundamentos de Administración Pública*. Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia .

Salud, Organización Mundial de la. (2018). *Salve VIDAS: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Colombia, Congreso de la República de. (2011). *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*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

(OMS), O. M. (2023). *Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS)*. Obtenido de Organización Mundial de la Salud (WHO): <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/bloomberg-initiative-for-global-road-safety-2020-2025>

Bogotá, A. M. (2020). *Informe de resultados de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial 2015-2019*. Obtenido de Secretaría de Movilidad – Alcaldía Mayor de Bogotá: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/seguridad-vial-fase-ii-de-la-cooperacion-bogota-iniciativa-bloomberg>

Cali, A. d. (2024). *Informe de gestión de seguridad vial y participación en la Iniciativa Bloomberg*. Obtenido de Secretaría de Movilidad de Santiago de Cali: <https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/180386/alcaldia-y-la-iniciativa-bloomberg-reafirman-su-compromiso-por-la-seguridad-vial-en-santiago-de-cali/>

(UNECE), U. N. (2023). *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)*. Obtenido de https://unece.org/sites/default/files/2022-06/ECE_TRANS_289_S.pdf

(UNECE), U. N. (2023). *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)*.

Obtenido de United Nations: https://unece.org/sites/default/files/2022-06/ECE_TRANS_289_S.pdf

Nations, U. (1958/ 2022). *Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts (1958 Agreement)*. Obtenido de United

Nations Treaty Series: <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs>

(ANSV), M. d.–A. (2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031*. Obtenido de Gobierno de Colombia:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/documentos/anexo-tecnico-decreto-1430-2022.pdf>

(ANSV), A. N. (2023). *Estadísticas de motorización y siniestralidad en Colombia*. Obtenido de Gobierno de Colombia: [https://ansv.gov.co/sites/default/files/2024-](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2024-01/PNSV%20informe%20seguimiento%20base_ene_2024_1.pdf)

[01/PNSV%20informe%20seguimiento%20base_ene_2024_1.pdf](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2024-01/PNSV%20informe%20seguimiento%20base_ene_2024_1.pdf)

Colombia, C. d. (2002). *Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

(ANSV), A. N. (2019). *Informe anual de siniestralidad vial y comparendos en Colombia 2018*.

Obtenido de ANSV – Gobierno de Colombia:

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/indicadores-estrategicos-de-desempeno-en-seguridad-vial>

Colombia, M. d. (2009). *Resolución 1949 de 2009. Reglamenta requisitos de cinturones de seguridad en vehículos*. Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=37072>

- (ICONTEC), I. C. (2002). *Cinturones de seguridad para vehículos automotores*. Obtenido de <https://www.studocu.com/co/document/politecnico-colombiano-jaime-isaza-cadavid/gestion-de-calidad/ntc1570-na/35706875>
- Carr, W., & Kemmis, S. (1988). *Teoría crítica de la enseñanza: la investigación-acción en la formación del profesorado*. Barcelona, España: Martínez Roca.
- Niño Rojas, V. M. (2011). *Metodología de la investigación: diseño y ejecución*. Bogotá, Colombia: Ediciones de la U.
- Valle Taiman, A., Romero, & Castillo. (2022). *Guía de investigación descriptiva y cualitativa*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Díaz. (2016). *La investigación cualitativa: conceptos, métodos y aplicaciones en ciencias sociales y de la salud*. México D.F., México: Editorial Trillas.
- Guevara, C., Guevara, L., & Roldan, M. (2020). La sistematización de la información como herramienta para el mejoramiento de la gestión en las organizaciones. *Revista Politécnica*, 133-145.
- Aguilar, L. F. (2007). *El estudio de las políticas públicas*. Mexico: Miguel Ángel Porrúa.
- Ramírez, A. (2008). *La administración pública: Una visión contemporánea*. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Hernández Ascanio, J., Tirado Valencia, P., & Ariza Montes, A. (2016). El concepto de innovación social: aproximación a su definición y caracterización. *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, 122(e45765).

Conejero Paz, E., & Redondo Lebrero, M. (2016). *Innovación social en la administración pública: liderazgo público participado*. Madrid, España: Dykinson.

Mariñez Navarro, F. (2019). *Corrupción y ética pública en América Latina*. Cali, Colombia: Fondo Editorial Universidad del Valle.

15. Anexos

Anexo 1: Encuesta a conductores sobre el conocimiento del Pesv.

Anexo 2: Resultado encuesta a conductores sobre el conocimiento del Pesv.

Anexo 3: Base de datos de los resultados de las Pruebas Psicosensométricas 2024.

Anexo 4: Contrato 403 de 2024.

Anexo 5: Actas de entrega de Kits de carretera.

Anexo 6: Propuesta de política.

Anexo 7: Día Internacional de la Seguridad Vial.

Los anteriores anexos se pueden encontrar en la siguiente carpeta drive:

https://drive.google.com/drive/folders/1ExNNI9ldPeOKYjeGJpe2afFso_zBHTiv?usp=sharing