

**PROPUESTA DE INTEGRACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE
SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO CON UN PLAN ESTRATÉGICO DE
SEGURIDAD VIAL.**

OSCAR ALFONSO ACOSTA PEÑARETE

**UNIVERSIDAD ECCI
FACULTAD POSGRADOS
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL
TRABAJO**

BOGOTÁ, D.C.

2018

**PROPUESTA DE INTEGRACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE
SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO CON UN PLAN ESTRATÉGICO DE
SEGURIDAD VIAL.**

OSCAR ALFONSO ACOSTA PEÑARETE

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

GONZALO YEPES

TUTOR

UNIVERSIDAD ECCI

FACULTAD POSGRADOS

**ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL
TRABAJO**

BOGOTÁ, D.C.

2018

TABLA DE CONTENIDO

GLOSARIO	5
1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN.....	13
2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	13
2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	13
2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	14
2.3 SISTEMATIZACIÓN	14
3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	15
3.1 OBJETIVO GENERAL.....	15
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	15
4. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
4.1 JUSTIFICACIÓN	16
4.2 DELIMITACIÓN	16
4.3 LIMITACIONES	17
5. MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
5.1 ESTADO DEL ARTE	18
5.2 MARCO TEÓRICO	22
5.3 MARCO LEGAL.....	24
6. MARCO METODOLÓGICO	28
7. RESULTADOS Y/O PROPUESTA DE SOLUCIÓN.....	32
8. ANÁLISIS FINANCIERO.....	38
9. CONCLUSIONES.....	39
10. RECOMENDACIONES	41
11. REFERENCIAS	43
12. BIBLIOGRAFÍA.....	44
13. ANEXOS.....	46

ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

TABLA 1. ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN	29
TABLA 2. CRONOGRAMA	31
GRAFICA 1 CUMPLIMIENTO ESTÁNDARES MÍNIMOS DEL SG-SST.....	32
GRAFICA 2 CUMPLIMIENTO PESV	33
TABLA 3. REQUISITOS COMUNES	34
TABLA 4. PLAN DE TRABAJO.....	37
TABLA 5. ANÁLISIS FINANCIERO.....	38

GLOSARIO

Acción correctiva: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable.

Acción de mejora: Acción de optimización del SG-SST, para lograr mejoras en el desempeño de la organización en la seguridad y la salud en el trabajo de forma coherente con su política.

Acción preventiva: Acción para eliminar o mitigar la(s) causa(s) de una no conformidad potencial u otra situación potencial no deseable.

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

Actividad no rutinaria: Actividad que no forma parte de la operación normal de la organización o actividad que la organización ha determinado como no rutinaria por su baja frecuencia de ejecución.

Actividad rutinaria: Actividad que forma parte de la operación normal de la organización, se ha planificado y es estandarizable.

Actores De La Vía: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro,

por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alta dirección: Persona o grupo de personas que dirigen y controlan una empresa.

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

Auto reporte de condiciones de trabajo y salud: Proceso mediante el cual el trabajador o contratista reporta por escrito al empleador o contratante las condiciones adversas de seguridad y salud que identifica en su lugar de trabajo.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Centro de trabajo: Se entiende por centro de trabajo a toda edificación o área a cielo abierto destinada a una actividad económica en una empresa determinada.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Condiciones de salud: El conjunto de variables objetivas y de auto reporte de condiciones fisiológicas, psicológicas y socioculturales que determinan el perfil sociodemográfico y de morbilidad de la población trabajadora.

Condiciones y medio ambiente de trabajo: Aquellos elementos, agentes o factores que tienen influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores.

Descripción sociodemográfica: Perfil sociodemográfico de la población trabajadora, que incluye la descripción de las características sociales y demográficas de un grupo de trabajadores, tales como: grado de escolaridad, ingresos, lugar de residencia, composición familiar, estrato socioeconómico, estado civil, raza, ocupación, área de trabajo, edad, sexo y turno de trabajo.

Efectividad: Logro de los objetivos del SG-SST con la máxima eficacia y la máxima eficiencia.

Eficacia: Es la capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción.

Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados.

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

Evaluación del riesgo: Proceso para determinar el nivel de riesgo asociado al nivel de probabilidad de que dicho riesgo se concrete y al nivel de severidad de las consecuencias de esa concreción.

Evento Catastrófico: Acontecimiento imprevisto y no deseado que altera significativamente el funcionamiento normal de la empresa, implica daños masivos al personal que labora en instalaciones, parálisis total de las actividades de la empresa o una parte de ella y que afecta a la cadena productiva, o genera destrucción parcial o total de una instalación.

Identificación del peligro: Proceso para establecer si existe un peligro y definir las características de este.

Indicadores de estructura: Medidas verificables de la disponibilidad y acceso a recursos, políticas y organización con que cuenta la empresa para atender las demandas y necesidades en SST.

Indicadores de proceso: Medidas verificables del grado de desarrollo e implementación del SG-SST.

Indicadores de resultado: Medidas verificables de los cambios alcanzados en el periodo definido, teniendo como base la programación hecha y la aplicación de recursos propios del programa o del sistema de gestión.

Infracción: Trasgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Inspección: Es un instrumento que busca la prevención de riesgos en el puesto de trabajo, previniendo posibles Enfermedades Profesionales y Accidentes de Trabajo identificando Condiciones Inseguras.

Matriz legal: Es la compilación de los requisitos normativos exigibles a la empresa acorde con las actividades propias e inherentes de su actividad productiva, los cuales dan los lineamientos normativos y técnicos para desarrollar el SG-SST, el cual deberá actualizarse en la medida que sean emitidas nuevas disposiciones aplicables.

Mejora continua: Proceso recurrente de optimización del SG-SST, para lograr mejoras en el desempeño en este campo, de forma coherente con la política de SST de la organización.

No conformidad: No cumplimiento de un requisito. Puede ser una desviación de estándares, prácticas, procedimientos de trabajo, requisitos normativos aplicables, entre otros.

Peligro: Fuente, situación o acto con potencial de causar daño en la salud de los trabajadores, en los equipos o en las instalaciones.

Plan estratégico de seguridad vial: Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Política de SST: Es el compromiso de la alta dirección de una organización con la seguridad y la salud en el trabajo, expresadas formalmente, que define su alcance y compromete a toda la organización.

Registro: Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de las actividades desempeñadas.

Rendición de cuentas: Mecanismo por medio del cual las personas e instituciones informan sobre su desempeño.

Revisión proactiva: Es el compromiso del empleador o contratante que implica la iniciativa y capacidad de anticipación para el desarrollo de acciones preventivas y correctivas, así como la toma de decisiones para generar mejoras en el SG-SST.

Revisión reactiva: Acciones para el seguimiento de enfermedades laborales, incidentes, accidentes de trabajo y ausentismo laboral por enfermedad.

Requisito Normativo: Requisito de SST impuesto por una norma vigente y que aplica a las actividades de la organización.

Riesgo: Combinación de la probabilidad de que ocurra una o más exposiciones o eventos peligrosos y la severidad del daño que puede ser causada por estos.

Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

Seguridad activa: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

Seguridad pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Valoración del riesgo: Consiste en emitir un juicio sobre la tolerancia o no del riesgo estimado.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vigilancia de la salud en el trabajo o vigilancia epidemiológica de la salud en el trabajo:

Comprende la recopilación, el análisis, la interpretación y la difusión continuada y sistemática de datos a efectos de la prevención. La vigilancia es indispensable para la planificación, ejecución y evaluación de los programas de SST, el control de los trastornos y lesiones relacionadas con el trabajo y el ausentismo laboral por enfermedad, así como para la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Dicha vigilancia comprende tanto la vigilancia de la salud de los trabajadores como la del medio ambiente de trabajo.

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

Propuesta De integración de Un Sistema De Gestión De Seguridad Y Salud En El Trabajo Con Un Plan Estratégico De Seguridad Vial.

2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

En el mundo actual se ha venido estimulado un fuerte movimiento enfocado al cuidado, la protección y la prevención de riesgos, en todas las áreas laborales y a distintos niveles, llevado a los gobiernos de las naciones a legislar al respecto y Colombia es uno de ellos.

En nuestro país y a raíz de alta accidentalidad que se ha presentado durante años y con el ánimo de prevenir tanto las muertes como las enfermedades de origen laboral, se ha venido trabajando a nivel de gobierno, ministerios y entes de control, creando y actualizando la legislación y la normatividad que obligue a las empresas a propiciar un entorno laboral seguro y óptimo tanto para sus trabajadores como para el entorno, entendiendo como trabajadores a todas las personas que desarrollan actividades dentro de la empresa independientemente del tipo de contratación.

Este es el caso de las empresas de transporte terrestre, quienes debido a los peligros presentes en el desarrollo de sus actividades y por disposición del ministerio de transporte deben implementar y mantener un plan estratégico de seguridad vial con unas actividades y planeación específicas para su cumplimiento y a su vez por reglamentación del ministerio de trabajo deben implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad y salud en el

trabajo cumpliendo con la planeación, ejecución, verificación y mejora continua del mismo, lo cual si bien es un arduo trabajo no representa un gran problema para grandes empresas que tienen la disponibilidad de recursos para cumplir con estas disposiciones, pero cuando hablamos de PIMES cumplir se convierte de cierta forma en una tarea maratónica y titánica, debido a las exigencias de cada una de estas normatividades, generando costos y la disponibilidad de recursos físicos, humanos y tecnológicos para el cumplimiento con lo dispuesto normativamente por estos entes.

2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

El no cumplimiento de las normatividades existentes o la incorrecta implementación para el caso de las PIME de transporte especial podría derivar en la inhabilitación para prestar servicios, sanciones económicas, reprocesos y en algunos casos podría llegar al cierre.

2.3 SISTEMATIZACIÓN

Se realizará una recolección de información que ayude a comprobar que la no integración de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial podrían acarrear problemas dentro de la empresa como incumplimientos y duplicidad de actividades, mal utilización de los recursos.

3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 OBJETIVO GENERAL

- Identificar los requisitos comunes y específicos de un plan estratégico de seguridad vial y un sistema de gestión de seguridad y salud en trabajo, para realizar una propuesta de integración y garantizar su cumplimiento.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Validar el estado actual de cumplimiento del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y plan estratégico de seguridad vial.
- Encontrar requisitos comunes afines de las dos normas a fin de prevenir reprocesos en la implementación y posterior mantenimiento de las mismas.
- Identificar los recursos necesarios para la implementación y posterior mantenimiento de la integración de los requisitos.

4. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 JUSTIFICACIÓN

El cumplimiento de las normatividades existentes vigentes para el caso de las empresas de transporte terrestre especial automotor por disposición del ministerio de transporte en lo concerniente con el plan estratégico de seguridad vial, es obligatorio y requisito para su funcionamiento y a su vez la reglamentación del ministerio de trabajo que ordena implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo cumpliendo con la planeación, ejecución, verificación y mejora continua es otro requisito que se debe cumplir a cabalidad.

De esta forma es necesario crear una alternativa que permita implementar, administrar y mantener en las PIMES de transporte especial un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial realizando la integración y articulando todos sus requisitos bajo un único esquema, encontrando puntos de convergencia que permitan optimizar el uso de recursos y la minimización de costos.

4.2 DELIMITACIÓN

La integración del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo con el plan estratégico de seguridad vial se realizará en una PIME de transporte terrestre automotor especial.

Los datos se recolectarán en la empresa Transconlogística S.A.S, en la única sede de la empresa en la ciudad de Bogotá, barrio la Fragua Cra. 29 No. 14B - 30 Sur.

4.3 LIMITACIONES

Durante el desarrollo de la investigación se evidenciaron las siguientes limitaciones que fueron subsanadas:

- Disponibilidad de la información en cuanto a los requisitos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo según el Decreto 1072 de 2015, Capítulo 6 y el plan estratégico de seguridad vial según el Decreto 1079 de 2015.
- La empresa no tenía claridad acerca de los alcances de los requisitos que se deben cumplir, por tanto, fue importante empezar por hacer una divulgación de los mismos a las partes interesadas.
- No se conocía por parte de la empresa la posibilidad de integrar el plan estratégico de seguridad vial dentro del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, razón por la cual no lo habían hecho.

5. MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN

5.1 ESTADO DEL ARTE

En Colombia entre enero y diciembre de 2017 se registraron 171.571 accidentes de tránsito lo cual es una cifra alta, pero al ser comparada con el año inmediatamente anterior observamos una disminución del 15,45%, de lo cual se podría deducir que la expedición de nueva regulación en seguridad vial y el incremento de las exigencias legales en el tema han hecho que se note un incremento en el interés por el tema de la población en general y que a su vez se refleje en una disminución de la accidentalidad.

Debido a este despertar del interés por los temas seguridad vial y las exigencias normativas para las empresas, es que a nivel de pregrado y postgrado se han venido realizando una serie de investigaciones y trabajos con el fin de aportar al cumplimiento legal y la implementación de sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo y planes estratégicos de seguridad vial que contribuyan al cumplimiento y mejoramiento de la estadística a nivel nacional. Así pues, al realizar una revisión detallada de todas estas propuestas y trabajos de investigación es que se ha llegado a la conclusión de que no se ha avanzado objetivamente en una manera de integrar los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo articulado con el plan estratégico de seguridad vial de una empresa de transporte, objetivo que se pretende cubrir con esta investigación.

En el trabajo de grado “Guía Metodológica Para El Diseño E Implementación De Planes De Seguridad Vial” en su apartado de conclusiones se puede leer

Una vez las empresas han diseñado e implementado el PSEV, se recomienda migrar al Sistema Integrado de Gestión QHSE, dado que se tendrá gran parte de los cimientos del sistema, el compromiso de la Dirección, la cultura organizacional y las estadísticas que permitirán mostrar entre otras ventajas la económica, competitiva y la satisfacción al cliente. (Angulo y Ruiz, 2016, p 58).

lo cual da pie para asegurar que tomar como punto de partida el cumplimiento de los requisitos tanto del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, como el del plan estratégico de seguridad vial para implementar un sistema integrado de gestión, es posible y no solo posible, si no que sería una oportunidad para la empresa, ya que van en la misma dirección de y están basados en el principio de la mejora continua.

Es necesario resaltar que la gran mayoría de los trabajos e informes encontrados durante la investigación del estado del arte realizada corresponden al desarrollo de planes estratégicos de seguridad vial, como es el caso de los trabajos de grado Propuesta de un plan estratégico de seguridad vial para la empresa de consultoría ambiental Atención Social Integral S.A.S, Elementos para el diseño del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Aggreko Colombia S.A.S., Plan estratégico de seguridad vial para la empresa Innovar Salud S.A.S., realizadas por estudiantes de gerencia y salud en el trabajo de la universidad ECCI, lo cual indica que el propósito de este documento no es común con muchos otros trabajos de investigación y por el contrario es una oportunidad de identificar la metodología para realizar con la que podría realizarse la integración del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo con el plan estratégico de seguridad vial.

Durante la etapa de investigación y recopilación de información, se encontró un trabajo de investigación titulado “Revisión literaria de los planes estratégicos de seguridad vial, vs sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo como estrategia en la reducción de la accidentalidad vial” realizado como opción de grado y del cual es importante resaltar la siguiente afirmación;

“Las empresas que regularmente se ven involucradas en accidentes de tránsito, afectan notablemente su imagen y prestigio, hacen que sus clientes potenciales se abstengan de usar sus servicios, además de las pérdidas económicas, lucro cesante, daños materiales, castigo con los seguros, gastos judiciales y ausentismo por accidentes de trabajo por el riesgo público, entre otros (García y Echeverri, 2017, p. 40),

lo cual es una clara muestra de los múltiples problemas que acarrearía para una empresa el no cumplir con la normatividad establecida y nos da una idea de los efectos no deseados ahondando en la necesidad de integrar el plan estratégico de seguridad vial al desarrollo normal de las actividades de cualquier empresa de transporte sin importar su tamaño y especialidad.

Desde otro punto abordando la temática desde el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo podría pensarse en el desarrollo de alternativas eficientes que coadyuven en el objetivo de la disminución de la accidentalidad vial a través de propuestas y actividades que impacten positivamente este ítem, de esta manera se identificó que en trabajos como “Aplicación Del Sistema De Gestión De Seguridad Y Salud En El Trabajo En Las Empresas De Servicio Público De Transporte Terrestre Y Su Incidencia En Los Índices De Accidentalidad Vial De Colombia” los autores enuncian que

Replicando que el transporte terrestre como servicio público, es una actividad económica, regulada por el Gobierno Nacional; es necesario señalar que ante los niveles de siniestralidad y clasificación de riesgos que caracterizan el sector transportador, resulta trascendental deliberar sobre la gestión de prevención ejercida por parte de las autoridades que tienen la supervisión y control del SG SST. Más aun cuando tal responsabilidad se fundamenta en un mandato constitucional de proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, y en ese orden, estas autoridades que están llamadas a ejercer sus funciones de manera coordinada, no se advierten cuáles han sido las acciones para contrarrestar los niveles de mortalidad y morbilidad vial” (Rodríguez y Rodríguez, 2013, p 69-70)

de lo cual objetivamente podemos rescatar la identificación que hacen los autores de la necesidad urgente de contar no solo con la regulación necesaria, si no de contar con una gestión preventiva tanto de parte del estado, como de las empresas para cumplir con las regulaciones y garantizar los derechos de quienes pueden estar en el área de influencia de la empresa, los actores viales y todas las partes interesadas, esto puede lograrse a través de la articulación de la normatividad y la integración de los múltiples requisitos transversales que son comunes en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial.

Como conclusión adicional de la revisión del estado del arte realizada, se puede establecer que aun que es una necesidad común en las empresas de transporte el implementar y mantener el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y establecer un plan estratégico de seguridad vial, no se tiene definida de manera clara una metodología o una guía que permita

realizar esta integración de estos dos requisitos, por tanto se genera una nueva necesidad la cual es la que se pretende abordar con el desarrollo del presente documento.

5.2 MARCO TEÓRICO

Considerando como vehículo todo medio de locomoción utilizado para el transporte de pasajeros y carga, vemos como desde los primitivos carruajes halados por caballos, pasando por la invención del primer transporte vehicular a vapor en 1769 y la introducción en 1888 del primer vehículo con motor de combustión interna, hasta la llegada del primer automóvil a Bogotá en el año de 1901 ha existido un creciente interés por la seguridad vial, debido a que si bien se ha solucionado una problemática de transporte, se ha creado una nueva debido a la accidentalidad.

A través de la historia se ha venido trabajando tanto en la invención y aplicación de todo tipo de tecnologías para vehículos que aporten a la disminución de la accidentalidad, como en estudios y generación de políticas de seguridad y es así como en la época de los años 1890 y 1900 con la creciente demanda de vehículos por parte de los habitantes de las metrópolis sumado a los avances e implementación de todo tipo mejoras a los primeros vehículos se fue haciendo necesario que se tratara el tema de la regulación vial y es por eso que en 1903 en la ciudad de Nueva York el señor William Phelps Eno idea y diseña el primer código de circulación y regulación vial.

A pesar de que el señor William Phelps Eno nunca aprendió a conducir, si se percató de la gran necesidad de regular el tránsito de los primeros vehículos por las primitivas calles de la época y es así que se da a la tarea de idear y plasmar las primeras regulaciones de tráfico conocidas, en las cuales se describían como se debían implementar calles de un solo sentido,

las rotondas, algunas señales de tránsito y el paso peatonal entre otros, estas regulaciones fueron publicadas en la revista Rider and Driver en un artículo titulado 'Reforming Our Street Traffic Urgently Needed', el cual daría la pauta para la creación y aplicación de las normas de tránsito y su posterior evolución hasta las que conocemos hoy en día.

La OMS, a través del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2013), ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y que diariamente se alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos. Además, entre 20 y 50 millones más sufren traumatismos por esta misma causa. En Colombia según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial existe un parque automotor nacional de 14.234.349 de vehículos y 7.911.588 de motocicletas registradas y entre enero y diciembre de 2018 se registraron 6.476 fallecidos en accidentes viales lo que en comparación con el mismo periodo de 2017 solo significó una reducción del 0.2 % teniendo en los motociclistas una representación de 48.4% de los fallecidos y 56% de los lesionados, seguido de los peatones que representan el 24% de los fallecidos y el 19.7% de los lesionados, continuando con los usuarios de vehículos con un 13% de los fallecidos y un 17% de los lesionados y terminando con los usuarios de bicicleta que representan un 6% de los fallecidos y un 7% de los lesionados; estas cifras nos muestran que muy a pesar de que se empezó a legislar en temas de seguridad vial, la regulación se ha ido haciendo más rigurosa y se han ideado estrategias que tiene como objetivo disminuir la accidentalidad vial para desarrollar un movimiento de interés creando así la Agencia Nacional de Seguridad Vial cuya misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito; no han logrado un impacto determinante en la población.

Por otro lado, la seguridad y salud en el trabajo es una preocupación que viene siendo persistente desde 1915 cuando es aprobado un proyecto de ley propuesto por Rafael Uribe

Uribe que trata temas de seguridad en el trabajo como los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, siendo este el punto de partida y cimiento de la Ley 6 de 1945 o mejor conocida como Ley General del Trabajo general del trabajo.

Este largo recorrido que ha tenido la seguridad y salud en el trabajo en Colombia ha ido llegado a su punto más alto con la expedición del decreto 1072 de 2015 por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo y la resolución 1111 de 2017 por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para empleadores y contratantes, convirtiéndose así en el punto de referencia para para el cumplimiento normativo actual en las empresas.

Ahora, si una empresa de transporte en Colombia debe cumplir la normatividad vigente en términos de seguridad y salud o sea implementar y mantener un sistema de gestión y seguridad en el trabajo y adicionalmente implementar un plan estratégico de seguridad vial, esto implica abordar una problemática y es que si bien los dos aspectos están bien definidos por la normatividad y se sabe cómo se deben desarrollar cada uno de ellos, no existen documentos, lineamientos o instructivos de como debieran integrarse y convivir, de manera que no implique una carga adicional para la empresa y no se convierta en una tarea insostenible al realizar.

5.3 MARCO LEGAL

Se estableció un marco legal para el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y para el plan estratégico de seguridad vial, con el fin de establecer los requisitos aplicables y la normatividad vigente y poder realizar la integración de los mismos. Dentro de los requisitos legales aplicables se encuentran los siguientes:

- Resolución 1075 de 1992, Prevención del fármaco dependencia, alcoholismo y tabaquismo en el trabajo.
- Decreto Ley 1295 de 1994 Reglamenta al Sistema General de Riesgos Laborales
- Decreto 1772 de 1994 Reglamenta la afiliación y cotización al Sistema de Riesgos Laborales
- Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte
- Decreto 2090 de 2003 Define las actividades de alto riesgo y modifica su régimen de pensiones
- Resolución 1570 de 2005 Sistema de información único para registro de ATEP en las empresas, ARPs, EPSs, y juntas.
- Resolución 0156 de 2005 Se adoptan los formatos de informe de Accidente de Trabajo y Enfermedad Profesional.
- Resolución 627 de 2006 Norma Nacional de emisión de ruido y ruido ambiental
- Resolución 1401 de 2007 Procedimientos legales para investigación y reporte de los accidentes de trabajo
- Resolución 2346 de 2007 Practica de evaluaciones medicas e Historia Clínica Ocupacional.
- 2009 Resolución 736 Modifica Certificación competencias para trabajo en Alturas aplaza su implementación a Julio de 2010.
- 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. Expedidas Por el congreso

- Ley 1702 de 2013 Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones
- Resolución 378 de 2013 medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre
- Decreto 2851 de 2013 Por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Resolución 1565 de 2014 Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Expedida por el ministerio de transporte.
- Decreto 1906 de 2015, por el cual “Se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial”. Expedido por el Ministerio de Transporte
- Decreto 1072 de 2015 Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo
- Decreto 1079 de 2015. “Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”. Expedidas por el Ministerio de Transporte.
- Resolución 1231 De 2016 por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial
- Decreto 052 de 2017 Por medio del cual se modifica el artículo 2.2.4.6.37. del Decreto 1072 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo, sobre la transición

para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)

- Resolución 1111 de 2017 Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para Empleadores y Contratantes.
- Norma OHSAS 18001:07 Sistemas de gestión de la salud y seguridad en el trabajo – Requisitos.
- Norma ISO 39001:2014, Sistemas de gestión de seguridad vial (RTS) -Requisitos con orientación para su uso.

6. MARCO METODOLÓGICO

Para poder integrar un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo con un plan estratégico de seguridad vial en una PIME de transporte terrestre automotor especial es necesario realizar una investigación de tipo documental de los requisitos en los cuales se basan tanto el sistema de gestión como el plan estratégico de seguridad vial y proceder a identificar y validar el estado y cumplimiento de estos requisitos, para posteriormente poder hacer un listado de elementos comunes y elementos únicos en cada una de las normas para generar la propuesta de integración. Es importante resaltar que el enfoque de la investigación se realizara bajo un proceso sistemático mixto utilizando, el método analítico en donde se realizara un estudio basado en la observación y la narración de los resultados.

Por medio de esta investigación se espera:

- Abarcar un gran espectro de posibilidades en cuanto al cumplimiento de los requisitos identificados.
- Identificar de manera objetiva como integrar el plan estratégico dentro del sistema de gestión.
- Generar equivalencias entre requisitos similares.
- Crear una comparación de los resultados obtenidos.

Para tal fin se han identificado las siguientes fases en las cuales se desarrollarán los objetivos específicos del proyecto como se observa en la tabla 1 y en la tabla 2 se establece el cronograma:

Tabla 1. Etapas De La Investigación

ETAPA	OBJETIVO	ACTIVIDADES	INSTRUMENTOS	FUENTE DE INFORMACIÓN
EVALUACIONES DE CUMPLIMIENTO		Realizar la evaluación inicial del cumplimiento de los requisitos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.	Anexo técnico de la Resolución 1111 de 2017	Fuente de información primaria
	Validar el estado actual de cumplimiento del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y plan estratégico de seguridad vial.	Realizar la evaluación inicial del cumplimiento de los requisitos del plan estratégico de seguridad vial.	Resolución 1231 de 2016 Guía metodológica para emisión de observaciones y aval de planes estratégicos de seguridad vial	Fuente de información primaria
		Analizar la información de la evaluación inicial de cumplimiento y generar las recomendaciones necesarias.	Análisis de resultados obtenidos de las evaluaciones.	Fuente de información primaria
IDENTIFICACIÓN DE REQUISITOS	Encontrar requisitos comunes afines de las dos normas a fin de prevenir reprocesos en la implementación y posterior mantenimiento de las mismas.	Identificar los requisitos aplicables del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo según lo estipulado en el decreto 1072 de 2015	Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6 por el cual se dictan disposiciones para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo. Resolución 1111 de 2017 Estándares mínimos del SG-SST	Fuente de información primaria

		Identificar los requisitos aplicables del plan estratégico de seguridad vial según lo estipulado en el decreto 1079 de 2015	Decreto 1079 del 2015, título 2 SV; CAPITULO 3 PESV.	Fuente de información primaria
		Encontrar los puntos comunes de los requisitos de las dos normas.	Revisión normativa	Fuente de información primaria
PLAN DE INTEGRACIÓN	Identificar los recursos necesarios para la implementación y posterior mantenimiento de la integración de los requisitos.	Definir los recursos requeridos para la implementación de los requisitos.	Identificación de recursos para cumplimiento de requisitos SG-SST y PESV	Fuente de información primaria
		Definir un plan de trabajo para cumplimiento de los requisitos.	Cronograma de cumplimiento requisitos SG-SST y PESV	Fuente de información primaria

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 2. Cronograma

<i>FASE</i>	<i>ACTIVIDAD</i>	<i>Sem 1</i>	<i>Sem 2</i>	<i>Sem 3</i>	<i>Sem 4</i>	<i>Sem 5</i>	<i>Sem 6</i>	<i>Sem 7</i>	<i>Sem 8</i>
<i>1</i>	Evaluación inicial SST.	12 HRS.							
	Evaluación inicial PESV.	6 HRS.	6 HRS.						
	Analizar la información de la evaluación inicial.		8 HRS.						
<i>2</i>	Identificar los requisitos SST			6 HRS.					
	Identificar los requisitos PESV				6 HRS.				
	Encontrar los puntos comunes.					6 HRS.			
<i>3</i>	Definir los recursos requeridos para la implementación de los requisitos						16 HRS.		
	Definir un plan de trabajo para cumplimiento de los requisitos.							8 HRS.	

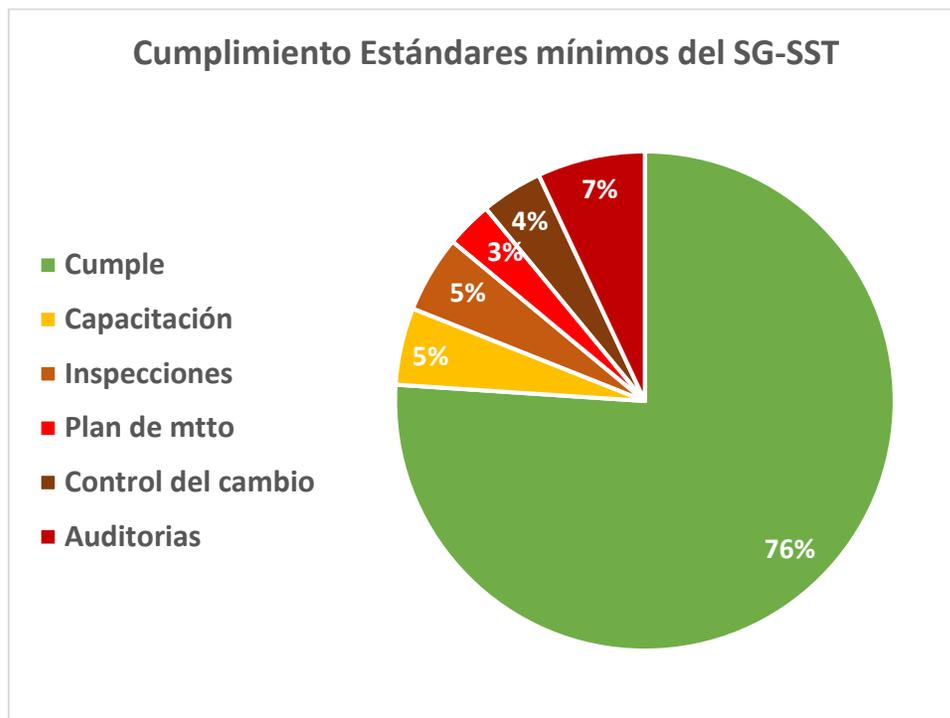
Fuente: Elaboración propia

7. RESULTADOS Y/O PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Con el fin de identificar la conexidad entre el plan estratégico de seguridad vial y el sistema de gestión y realizar una propuesta de integración viable para empresa se determinan unas herramientas que son apropiadas para realizar una evaluación del estado de los requisitos teniendo en cuenta lo establecido en la Resolución 1111 de 2017 Estándares mínimos del SG-SST y basándose en el Anexo técnico de la Resolución 1111 de 2017 para identificar los puntos críticos y formular una propuesta con base en estos.

Se realiza la aplicación en la empresa Transconlogistica S.A.S de la evaluación con la colaboración de la persona encargada del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y se obtienen los siguientes resultados:

Grafica 1. Cumplimiento Estándares Mínimos del SG-SST

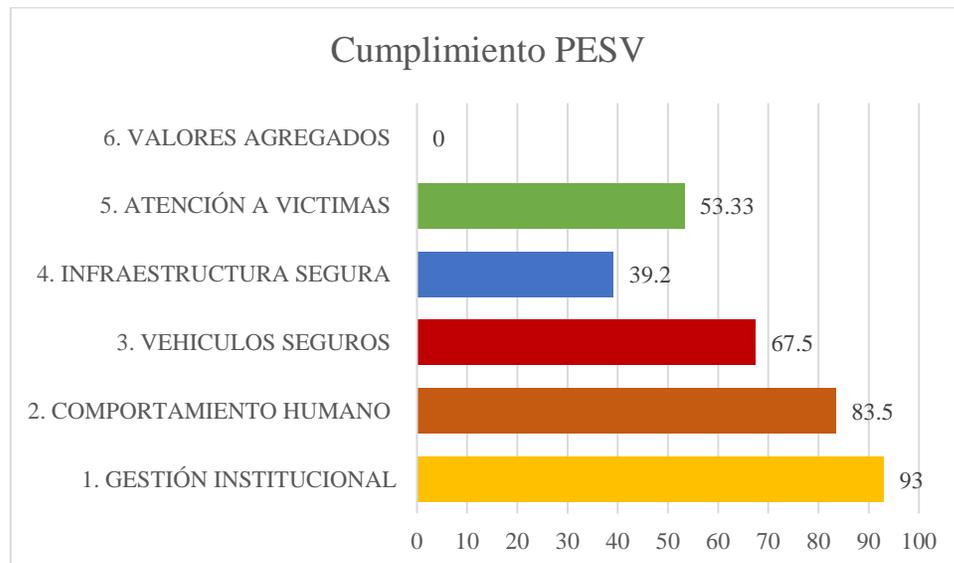


Fuente: Elaboración propia

- Como se observa en la gráfica 1 el cumplimiento del total de los requisitos aplicables es de 76.19% en la empresa.
- Se evidencian que la empresa no ha realizado algunas capacitaciones de los riesgos prioritarios identificados.
- No se realizan inspecciones de seguridad periódicamente.
- No existe evidencia que la empresa cuente con planes de mantenimiento de instalaciones, equipos y herramientas
- La empresa no documenta el control de cambio en los procesos de la organización.
- No se han realizado auditorías al sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

Por otra parte, teniendo en cuenta la resolución 1231 de 2016 “Guía metodológica para emisión de observaciones y aval de planes estratégicos de seguridad vial” se realiza una evaluación de los puntos críticos allí identificados encontrando los siguientes resultados:

Grafica 2. Cumplimiento PESV



- Como se observa en la gráfica 2 el cumplimiento del total de los requisitos aplicables es del 66.35% en la empresa.
- Se observan deficiencias en los controles establecidos al mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.
- Los rutogramas con los que cuenta la empresa no contemplan los puntos críticos y su respectiva prevención.
- No se han divulgado los planes de contingencia y atención a víctimas.
- No se han realizado auditorías al plan estratégico de seguridad vial.

Habiendo identificado el estado del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el del plan estratégico de seguridad vial, se procedió a definir los puntos comunes, encontrando los requisitos expuestos a continuación en la tabla número 3;

Tabla 3. Requisitos Comunes

RESPONSABILIDADES:	Se pudo identificar que tanto el plan estratégico de seguridad vial como el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo establecen obligaciones, roles y funciones tanto para la alta dirección como para los responsables en cada uno de los casos
POLÍTICA:	En los dos casos se debe establecer políticas que sirvan de lineamiento principal para a partir de ella se defina el actuar de la empresa frente al plan estratégico de seguridad vial como el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

OBJETIVOS:	Se deben establecer objetivos claros y medibles que nos ayuden a enfocar los esfuerzos tanto del plan estratégico de seguridad vial como el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.
INDICADORES:	Es necesario crear indicadores que muestren el estado de ejecución y cumplimiento tanto del plan estratégico de seguridad vial como el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo
DOCUMENTACIÓN:	Se requiere de una gestión documental del plan estratégico de seguridad vial y del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para documentar y evidenciar su implementación.
CAPACITACIÓN Y FORMACIÓN:	Como parte fundamental es necesario identificar las necesidades de capacitación y formación del personal de la empresa y así desarrollar para un plan para garantizar la apropiación del conocimiento.
ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL:	La entrega de los elementos de protección personal es requerida tanto en el plan estratégico de seguridad vial como el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo como parte del control para mitigar los riesgos identificados asociados a la actividad.

<p>MANTENIMIENTO:</p>	<p>El mantenimiento es pieza fundamental para garantizar el correcto funcionamiento de los vehículos y evitar riesgos que se puedan generar por no cumplir con este requisito.</p>
<p>INSPECCIONES Y SEGUIMIENTO:</p>	<p>se debe hacer seguimiento de los vehículos tanto de propiedad de la empresa como de propiedad de terceros que presten servicios a la empresa para garantizar el cumplimiento de lo establecido.</p>
<p>RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS:.</p>	<p>Es requisito identificar las posibles emergencias que se puedan presentar y hacer un plan para que la empresa a todos niveles esté preparada y sepa cómo responder ante cualquier eventualidad</p>
<p>INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES:</p>	<p>Todo accidente que llegare a presentarse debe ser investigado de acuerdo a la metodología establecida por la empresa e identificar sus causas para tomar medidas al respecto y evitar que vuelva a presentarse una situación similar.</p>
<p>AUDITORIAS:</p>	<p>Por medio de estas se busca identificar el cumplimiento de los requisitos tanto del plan estratégico de seguridad vial como del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.</p>

Fuente: Elaboración propia

Después de haber identificado los requisitos comunes se establece el plan de trabajo presentado en la tabla 4.

Tabla 4. Plan de trabajo.

ACTIVIDAD	TAREAS	RECURSOS	CRONOGRAMA POR SEMANAS				RESPONSABLES
			1ra	2da	3ra	4ta	
Responsabilidades	Integrarlas	Tecnológicos, humanos	X				A definir por la empresa
Política	Integrarla	Tecnológicos, humanos	X				A definir por la empresa
Objetivos	Integrarlos	Tecnológicos, humanos	X				A definir por la empresa
Indicadores	Incluir los del PESV en el SG-SST	Tecnológicos, humanos		X			A definir por la empresa
Documentación	Inclusión en de los documentos del PESV en SG-SST	Tecnológicos, humanos		X			A definir por la empresa
Capacitación y formación	Integración Determinar necesidades Ejecución	Tecnológicos, humanos		X			A definir por la empresa
Elementos de protección personal	Integración Entrega	Tecnológicos, humanos			X		A definir por la empresa
Mantenimiento	Integración	Tecnológicos, humanos			X		A definir por la empresa
Inspecciones y seguimiento	Integración Definición de formatos Realización	Tecnológicos, humanos			X		A definir por la empresa
Respuesta ante emergencias	Integración Preparación Simulacros	Tecnológicos, humanos				X	A definir por la empresa
Investigación de accidentes	Integración en el procedimiento y el formato	Tecnológicos, humanos				X	A definir por la empresa
Auditorias	Integración de documentos Realización	Tecnológicos, humanos				X	A definir por la empresa

Fuente: Elaboración propia

8. ANÁLISIS FINANCIERO

Para realizar el análisis financiero de la investigación se tienen en cuenta tres factores el recurso humano, el recurso físico y recursos financieros tal como se muestra a continuación en la tabla 5

Tabla 5. Análisis Financiero

<i>Fase</i>	<i>Recurso Humano</i>	<i>Recurso físico</i>	<i>Recurso financiero</i>	<i>Tiempo</i>	<i>Costo</i>
<i>Identificación de requisitos</i>	Profesional que realiza la actividad	Computador Acceso a Internet Papelería	Costos de traslados Costos de comunicación	32 Horas	\$ 1.480.000
<i>Evaluaciones De Cumplimiento</i>	Profesional que realiza la actividad	Computador Acceso a Internet Papelería	Costos de traslados Costos de comunicación	64 Horas	\$ 2.960.000
<i>Plan De Integración</i>	Profesional que realiza la actividad	Computador Acceso a Internet Papelería	Costos de traslados Costos de comunicación	48 Horas	\$ 2.220.000
TOTAL	\$ 6.660.000			144 Horas	

Fuente: Elaboración propia

9. CONCLUSIONES

- Se concluye que es totalmente integrable el plan estratégico de seguridad vial como del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo lo cual podría reducir los reprocesos y permitir a la empresa tener un mejor control, dando cumplimiento a los requisitos establecidos.
- Al integrar el plan estratégico de seguridad vial con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo se podrían unificar responsabilidades del personal frente al cumplimiento de los requisitos establecidos, haciendo más sencillo y efectivo el control de la implementación y mantenimiento de los mismos.
- Durante la investigación se observó que varios de los puntos en los que presentaban debilidades o incumplimientos tanto el plan estratégico de seguridad vial como del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo son ítems comunes que son totalmente integrables y que serán transversales en la ejecución, lo cual en la ejecución significa una reducción de las actividades de implementación y mejora en la eficiencia de la realización de las mismas.
- La integración de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial traería consigo beneficios, dentro de los cuales los esperados son:
 - Reducción de tiempos de implementación y seguimiento.
 - Optimización de los recursos físicos y humanos.
 - Facilidad en la administración del PESV y el SG SST

- Evitar multas por incumplimiento de las normalidades vigente o la clausura y cierre del lugar de trabajo.

10. RECOMENDACIONES

- Es de resaltar que el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial deben ser diseñados e implementados por personal competente e idóneo.
- Con los puntos comunes identificados de las normas se recomienda integrar la información generada tanto para el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo como para el plan estratégico de seguridad vial para tener un mejor control de la misma.
- Es indispensable contar con un plan de trabajo integrado, así como con un cronograma definido en el que se establezcan, fechas, responsables, recursos y entregables para cada una de las actividades y así asegurar el cumplimiento del 100% de los requisitos.
- En aspectos como el mantenimiento y la capacitación es de vital importancia que sean avalados por la idoneidad de quien los realice y que este a su vez cumpla con la normatividad vigente.
- Se requiere de la participación de toda la empresa y los directamente implicados para tener éxito en la integración el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial ya que las responsabilidades están presentes en todos los cargos de la empresa.
- Una vez integrado que el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial se podrá evaluar nuevamente el cumplimiento de los requisitos con el fin de evidenciar mejora.

- Aunque no existen suficientes controles por falta del estado para exigir el cumplimiento por parte de la empresa de la normatividad vigente, es deber de esta llevar a cabo sus trabajos en ambientes controlados y de manera coordinada cumplir con lo establecido en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial.

11. REFERENCIAS

- Echeverri Zapata. C. M. García Gallego. M. (2017), Revisión literaria de los planes estratégicos de seguridad vial, vs sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo como estrategia en la reducción de la accidentalidad vial. (Trabajo de grado) Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano. Bogota.
- Angulo Escrucería, D. Ruiz Trujillo M.L. (2016), Guía Metodológica Para El Diseño E Implementación De Planes De Seguridad Vial. (Trabajo de grado) Escuela Colombiana De Ingeniería Julio Garavito. Bogotá.
- RODRÍGUEZ GARZÓN. A., RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ N.E. (2013) Aplicación Del Sistema De Gestión De Seguridad Y Salud En El Trabajo En Las Empresas De Servicio Público De Transporte Terrestre Y Su Incidencia En Los Índices De Accidentalidad Vial De Colombia. (Trabajo de grado) Universidad De La Sabana. Chía Cundinamarca.

12. BIBLIOGRAFÍA

- Angulo Escrucería. D., Ruiz Trujillo. M. L. (2016) *Guía Metodológica Para El Diseño E Implementación De Planes De Seguridad Vial*. (Trabajo de grado Especialización). Escuela Colombiana De Ingeniería Julio Garavito. Bogotá.
- ANSV, A. N. (12 de 12 de 2016). Atención al ciudadano. Obtenido de <http://ansv.gov.co/preguntas-frecuentes/>
- Congreso De Colombia. (29 de 12 de 2011). Ley 1503:2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.” .
Obtenido de [tps://www.arlsura.com/files/ley1503_2011.pdf](https://www.arlsura.com/files/ley1503_2011.pdf)
- Decreto 1906 de 2015, por el cual “Se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial”. Expedido por el Ministerio de Transporte
- Garzón Díaz. R. S. (2017). *Modelo de Integración de la norma ISO 39001:14 “Sistemas de gestión de seguridad vial (RTS)” en un sistema de gestión integral QHSE conforme con los modelos NTC ISO 9001:15, NTC ISO 14001:15, NTC OHSAS 18001:07 y diseño del Plan estratégico de seguridad vial dando respuesta a los requisitos del Decreto 1079 del 2015, título 2 SV; CAPITULO 3 PESV*. (Trabajo de grado Especialización). Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito. Bogotá.
- Gonzales Castañeda. M. C. (2017). *Formulación Del Plan Estratégico De Seguridad Vial (Pesv) Para La Empresa Taxtotal S.A.S*. (Trabajo de grado Especialización). Universidad Distrital Francisco José De Caldas. Bogotá.

- Ministerio De Trabajo. (26 de 05 de 2015). Decreto 1072:2015 “Por la cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo”. Obtenido de https://www.arlsura.com/files/decreto1072_15.pdf
- Ministerio De Transporte. (06 de 12 de 2013). Decreto 2851:2013 “Por el cual se reglamenta la ley 1503 del 2011 y se dictan otras disposiciones.”. Obtenido de https://www.arlsura.com/files/decreto_2851_de_2013.pdf
- Ministerio De Transporte. (06 de 06 de 2014). Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV. Obtenido de http://www.educacionbogota.edu.co/archivos/Temas%20estrategicos/Sector_privado/2017/Plan_movilidad_escolar/Resolucion_0001565_de_2014_Ministerio_de_Transporte.pdf
- Ministerio De Transporte, D. 1. (22 de 09 de 2015). Obtenido de https://www.arlsura.com/files/decreto1906_15.pdf
- Ministerio De Transporte, D. 1. (26 de 05 de 2015). Obtenido de http://ccs.org.co/salaprensa/images/Documentos/DECRETO_1079_2015_UNICO_REGLAMENTARIO_SECTOR_TRANSPORTE.PDF
- Ministerio de Transporte. (2017). Que es un organismo de tránsito. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=FAQ&lFuncion=viewPreguntas&id=3>
- Ministerio de transporte. 2014. Guía Metodología para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial

13. ANEXOS

- EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
- EVALUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

1. INFORMACIÓN GENERAL

Nombre de la Empresa		TRANSCONLOGISTICA						Fecha Evaluación D/M/A		09/07/2018			
NIT	<input checked="" type="checkbox"/>	CC	<input type="checkbox"/>	CE	<input type="checkbox"/>	No.	900828959-7	Tiene Sucursales	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	No. Suc.	1
Actividad Económica Principal		Transporte						Actividad Económica Secundaria		4921			
Nombre contacto de la Empresa		Carlos Gregorio Sarmiento						Cargo contacto:		Representante Legal			
Ciudad / Municipio		Bogota						Teléfono (s) - Celular		7590648			
Dirección		Carrera 29 n. 14b - 30 sur						Correo electrónico del contacto:		transcologisticasas@cable.net.co			
Clases de Riesgos de la empresa		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	No. Total de Trabajadores		3		
La empresa tiene una o más sedes		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cuántas	1	En donde	Departamento	Ciudad	Bogotá	

2. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE GESTION EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO - PYMES

N°	CRITERIOS DE EVALUACION	PLAN - PROGRAMA	CRITERIOS DE CUMPLIMIENTO	
			Si es COMPLETO o NA = 1 o Si es INCOMPLETO/ o NC = 0	Evaluación al final de la implementación
1	Tiene definida una Política del SG-SST y esta alineada con la metas objetivos e indicadores de gestión; fue diseñada de manera participativa con los trabajadores. Evidencie registros.	PB-1	1	
2	La empresa cuenta con un Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) según lo definido en la Ley 1562 del 2012 y específico según el decreto 1443 de 2014	PB-1	1	
3	La empresa dispone del Reglamento de Higiene y Seguridad y cuenta con los Procedimientos para Tareas de Alto Riesgo (TAR) que requiera (ejemplos: Reglamentos legales y técnicos; Reglamento Técnico Eléctrico - RETIE, Trabajo en Alturas, entre otros o que le aplique al sector económico)	PB-3	1	
	Otro reglamento técnico que le aplique a la empresa, escríbalo.			
4	¿Existe evidencia que en la empresa funcione el Comité de Convivencia y el Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo (antes COPASO), o si la empresa tiene menos de 10 trabajadores exista el Vigía SST, se encuentra capacitado en SG-SST?	PB-1	1	
5	La empresa cuenta con Brigadas de Emergencia (Primeros Auxilios) e incluye a los contratistas	PB-2	1	
6	Dispone de Procedimientos Operativos Normalizados (PON's) para asegurar la continuidad de los procesos de la organización, incluye a los contratistas y partes interesadas	SG-9	1	
7	Existe evidencia que la empresa cuente con un plan de trabajo anual y un plan de capacitación en temas de Seguridad y Salud en el Trabajo	PB-1	1	
8	La empresa tiene procedimiento y lo aplica para realizar el registro, reporte de incidentes y accidentes de trabajo de sus trabajadores y contratistas.	PA-6	1	
9	El equipo investigador, esta capacitado en investigación de incidentes y accidentes de trabajo cumpliendo con el Decreto 1530 de 1996 artículo 4 y la resolución 1401 de 2007.	PB-5	0	
10	Se identifican y registran los peligros y riesgos en el trabajo a los que están expuestos los trabajadores, dispone del documento de condiciones de trabajo.	PB-1	1	
11	Existe evidencia que la empresa realiza inspecciones de seguridad de condiciones inseguras	PB-2	0	
12	La empresa tiene conocimiento para realizar el registro, prevención y reporte de las enfermedades laborales	PA-7	1	
13	Existe evidencia que la empresa cuente con un plan de suministro y reposición de equipos o elementos de protección	PB-3	1	
14	Existe evidencia que la empresa cuente con planes de mantenimiento de instalaciones, equipos y herramientas	PB-3	0	
15	Existe evidencia que la empresa asigne los recursos necesarios para desarrollar las actividades Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo	PB-1	1	
16	La empresa cuenta con diagnóstico de condiciones de salud, utiliza como base los exámenes de ingreso, periódico y auto reportes; se actualiza periódicamente.	PB-4	1	
17	Existe evidencia que la empresa dispone de un programa para fomentar los estilos de vida y trabajo saludables	PB-1	1	
18	Tiene implementado el Plan Estratégico de Seguridad Vial "PESVial"/ o No lo requiere (ver instructivo)	PB-1	1	
19	Gestiona y documenta el control de cambio en los procesos de la organización, verifique el o los cambio(s) en el sitio de implementación contra lo documental.	SG-9	0	
20	La empresa identifica y gestiona los requisitos legales aplicables en SST	PB-1	1	
21	La organización demuestra los resultados del programa de auditoría y la revisión por la alta dirección. Revisar metodología, periodicidad, documentación y divulgación de estas actividades.	SG-9	0	
Sub Totales por período evaluado			16	0

3. PROCESOS DE CERTIFICACION EN SISTEMAS DE GESTION DESARROLLADOS POR LA EMPRESA

Diferencia -16

ISO 9001

x

RUC/Norsok

16 La empresa esta certificada o en proceso de certificación en alguna de las siguientes normas:

ISO 14001

BASC

OHSAS 18001

Otro

RESULTADOS DE LA EVALUACION DEL SISTEMA DE GESTION EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO - PYMES

a) Alto = Mayor o igual a 20 puntos: la empresa tiene una buena gestión del SG-SST con oportunidades de mejora; b) Medio = De 13 a 19 puntos: la empresa realiza algunas actividades del SG-SST pero debe aplicar acciones correctivas; c) Bajo = Menor o igual a 12 puntos: la empresa requiere dar prioridad a la gestión del SG-SST

Resultado de la evaluación Inicial	0	0	0	Alto		Medio	16	Bajo	
Resultado de la evaluación final	0	0	0	Alto		Medio		Bajo	

Observaciones iniciales:

Observaciones al final del periodo evaluado:

QUIEN REALIZA LA EVALUACIÓN	Asesor	Nombre -	
		Firma	Oscar Acosta
		C.C.	
Responsable Empresa	Gerente general	Nombre -	
		Firma	Carlos Sarmiento
		C.C.	

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
INFORMACIÓN DE LA EMPRESA

1. DATOS DE LA EMPRESA

NOMBRE DE LA EMPRESA	TRANSCONLOGISTICA S.A.S
NIT.	900.828.959-7
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	Bogota DC
DIRECCIÓN	Carrera 29 No. 14 B- 30 Sur
TELÉFONO	7590648
PERSONA DE CONTACTO	John Edwin Lopez
CARGO	Asesor PESV

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
1.1	OBJETIVOS DEL PESV	1.1.1.	OBJETIVO GENERAL DEL PESV	Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable, así como su alcance y visión	X		X		X		3,0	1,0	1,0	
		1.1.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV	Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y de realizarse se cumpliría con los propósitos	X		X		X			1,0	1,0	
		1.1.3.	DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN	Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV	X		X		X			1,0	1,0	No se encuentra firmado
1.2	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL - Mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será planificar, diseñar, implementar y medir las acciones, para lograr los objetivos a favor de la seguridad vial.	1.2.1.	ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Existe un acta de conformación del comité de S.V.	X		X		X		15,0	3,0	3,0	
		1.2.2.	OBJETIVOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Está definido el objetivo del comité de seguridad vial	X			X		X		3,0		
		1.2.3.	INTEGRANTES DEL COMITÉ DE S.V.	El comité ha sido definido por la alta dirección	X		X		X			3,0	3,0	
		1.2.4.	ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV	X		X		X			3,0	3,0	
		1.2.5.	FRECUENCIA DE REUNIONES DEL COMITÉ DE SV	Está definida la frecuencia de las reuniones del comité de S.V.	X		X		X			3,0	3,0	
1.3	RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	1.3.1.	RESPONSABLE DEL PESV	Se designó un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.	X		X		X		4,0	1,8	1,8	
		1.3.2.	IDONEIDAD DEL RESPONSABLE DEL PESV	El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en este.	X		X		X			1,8	1,8	
1.4	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.4.1.	ESTÁ DOCUMENTADA LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe un documento que permita identificar la política de Seguridad vial de la empresa	X		X		X		10,0	2,0	2,0	
		1.4.2.	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe política de seguridad vial documentada	X		X		X			2,0	2,0	
		1.4.3.		Se adecuada al propósito de la organización.	X		X		X			2,0	2,0	
		1.4.4.		Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas del PESV	X		X		X			2,0	2,0	
		1.4.5.		Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.	X		X		X			2,0	2,0	
1.5	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.5.1.	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros?	X		X		X		5,0	2,4	2,4	Esta en la cartelera
		1.5.2.		Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?	X		X		X			2,4	2,4	En la inducción de la empresa

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO						
1.6	DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	1.6.1.	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa	X		X		X		10,0	1,4	1,4		
			1.6.2.	Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.	X		X		X			1,4	1,4	Esta en el documento del PESV	
			1.6.3.	Están definidos los servicios que presta la compañía	X		X		X			1,4	1,4	Esta en el documento del PESV	
			1.6.4.	Está definida la población de personal que hace parte de la compañía	X		X		X			1,4	1,4		
			1.6.5.	Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.	X			X		X			1,4		
			1.6.6.	Están definidas las ciudades de operación de la organización	X		X		X				1,4	1,4	
			1.6.7.	Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.	X		X		X				1,4	1,4	
			1.6.8.	Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.	X		X		X				1,4	1,4	
1.7	DIAGNÓSTICO - RIESGOS VIALES	ENCUESTA / INSTRUMENTO PARA DETERMINAR EL RIESGO VIAL	1.7.1.	Se diseñó una encuesta u otro instrumento o mecanismo objetivo, para el levantamiento de información del riesgo vial.	X		X		X		20,0	2,9	2,9		
			1.7.2.	Se ha aplicado la encuesta	X		X		X			2,9	2,9	Se aplico el 10 de abril de 2018	
		APLICACIÓN DE LA ENCUESTA	1.7.3.	Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión	X		X		X				2,9	2,9	
			1.7.4.	Se han consolidado los resultados de la encuesta y hecho un análisis de los resultados	X		X		X				2,9	2,9	
		DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA	1.7.5.	Se han definido riesgos viales para el personal de la empresa, dependiendo de su rol en la vía (Peatón, pasajero, ciclista, conductor)	X		X		X				2,9	2,9	
		CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES	1.7.6.	Se han calificado los riesgos viales identificados a través de la encuesta	X		X		X				2,9	2,9	
			1.7.7.	La calificación de los riesgos se ha hecho basado en alguna norma o estándar	X		X		X				2,9	2,9	
		DEFINICIÓN DE	1.8.1.	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO	X		X		X			3,0	3,0		
			1.8.2.	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VEHICULOS	X		X		X			3,0	3,0		

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO						
1.8	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	1.8.3.	PLANES DE ACCIÓN	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA	X		X		X		15,0	3,0	3,0		
		1.8.4.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS	X		X		X			3,0	3,0		
		1.8.5.	VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN	Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación	X		X		X			3,0	3,0		
1.9	IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV	1.9.1.	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACION DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	Existe un cronograma de implementación de planes de acción	X		X		X		10,0	2,5	2,5		
		1.9.2.		El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción	X		X		X			2,5	2,5		
		1.9.3.		Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.	X		X		X			2,5	2,5	No estan definidos en las responsabilidades del sistema integrado de gestión	
		1.9.4.	PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV	Se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción	X		X		X			2,3	2,3	Esta aparte del del sistema de gestión	
1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	1.10.1.	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV (Tabla de indicadores del PESV)	X		X		X		8,0	0,7	0,7		
		1.10.2.		Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PESV	X		X		X			0,7	0,7		
		1.10.3.		Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores	X		X		X			0,7	0,7		
		1.10.4.		Están definidas las metas de los indicadores	X		X		X			0,7	0,7		
		1.10.5.		Está definida la periodicidad para la medición de los indicadores	X		X		X			0,7	0,7		
		1.10.6.		Existe indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial	X			X		X			0,7		
		1.10.7.		Existen indicadores de Número de accidentes de tránsito	X		X		X			0,7	0,7		
		1.10.8.		Existen indicadores de mantenimiento preventivo	X		X		X			0,7	0,7		
		1.10.9.	AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Están definidos los planes de acción que se van auditar del PESV en la organización	X			X		X			0,7		
		1.10.10.		Está descrita la metodología para el desarrollo de las auditorías	X			X		X			0,7		En el sistema integrado de gestión de la empresa

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
				SI	NO	SI	NO	SI	NO				
		1.10.11.	Están definidos los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías	X			X		X		0,7		En el sistema integrado de gestión de la empresa

TOTAL

100,0

100,0

92,7

2. COMPORTAMIENTO HUMANO

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
2.1.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	2.1.1.	PERFIL DEL CONDUCTOR	Está definido el perfil del conductor en función al tipo de vehículo que va a conducir	X		X		X		10,0	5,0	5,0	
		2.1.2.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	Está documentado el procedimiento de selección de los conductores	X		X		X			5,0	5,0	
2.2.	PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES	2.2.2.	EXÁMENES MÉDICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos a los conductores	X		X		X		20,0	1,9	1,9	No estan integrados con los se SG SST
		2.2.3.	IDONEIDAD EN EXÁMENES MÉDICOS	La entidad o persona natural que realiza los exámenes médicos, cuenta con idoneidad (Es un centro médico certificado)	X		X		X			1,9	1,9	
		2.2.4.	EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes psicosenométricos a los conductores	X		X		X			1,9	1,9	
		2.2.5.	IDONEIDAD EN EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS	La entidad que realiza los exámenes psicosenométricos cuenta con idoneidad	X		X		X			1,9	1,9	
		2.2.6.	PRUEBA TEÓRICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas teóricas a los conductores	X		X		X			1,9	1,9	
		2.2.7.	IDONEIDAD EN EXAMENES TEORICOS	La entidad o persona natural que realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad	X		X		X			1,9	1,9	Tecnico vial
		2.2.8.	PRUEBA PRÁCTICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas práctica a los conductores	X		X		X			1,9	1,9	Tecnico vial
		2.2.9.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas prácticas a los conductores, cuenta con idoneidad	X		X		X			1,8	1,8	
		2.2.10.	PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores	X		X		X			1,8	1,8	
		2.2.11.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas psicotécnicas a los conductores, cuenta con idoneidad	X		X		X			1,8	1,8	
2.3.	PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES	2.3.1.	PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES	Está definida la frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores	X			X		X	20,0	3,3		
		2.3.2.		Pruebas médicas de control				X		X		3,3		
		2.3.3.		Pruebas psicosenométricas				X		X		3,3		
		2.3.4.		Pruebas teóricas				X		X		3,3		
		2.3.5.		Pruebas prácticas				X		X		3,3		
		2.3.6.	IDONEIDAD DE LAS PRUEBAS	Está definida la idoneidad de las personas o entidades que realizarían las pruebas de control preventivo a los conductores	X		X		X			3,3	3,3	

2. COMPORTAMIENTO HUMANO

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
2.4.	CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores propios)	2.4.1.	Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial	X		X		X		20,0	1,4	1,4	
			2.4.2.	Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización	X		X		X			1,4	1,4	Se encuentra aparte del SG SST
			2.4.3.	Está definido el responsable del programa de capacitación.	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.4.	Incluye temas de normatividad	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.5.	Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.6.	Incluye temas de como actuar frente a accidentes de tránsito.	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.7.	Incluye temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.8.	El programa tiene definida la intensidad horaria.	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.9.	El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.10.	El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.11.	El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.12.	Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación	X		X		X			1,4	1,4	
			2.4.13.	Está definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones	X		X		X			1,4	1,4	
		2.4.14.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores No propios)	Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación.	X		X		X			1,4	1,4	
		2.4.15.		Esta definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios.	X		X		X			1,4	1,4	
		INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES	2.5.1	La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la Resolución 1565.	X		X		X			1,5	1,5	
			2.5.2	Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.	X		X		X			1,5	1,5	
			2.5.3	La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.	X		X		X			1,5	1,5	

2. COMPORTAMIENTO HUMANO

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO						
2.5.	CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES	REPORTE DE COMPARENDOS	2.5.4	Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores	X		X		X		10,0	1,5	1,5		
			2.5.5	Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.	X		X		X			1,5	1,5		
			2.5.6	Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.	X		X		X			1,5	1,5		
			2.5.7	Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.	X		X		X			1,5	1,5		
2.6.	POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA	POLÍTICAS DE CONTROL DE ALCOHOL Y DROGAS	2.6.1	Se han definido los protocolos para los controles de alcohol y drogas.	X		X		X		20,0	1,0	1,0		
			2.6.2	Se definieron responsables, para la realización de las pruebas.	X		X		X			1,0	1,0		
			2.6.3	Se han definido los mecanismos para la realización de las pruebas - Procedimiento	X		X		X			1,0	1,0		
			2.6.4	Se ha definido la idoneidad de quien realiza las pruebas	X		X		X			1,0	1,0		
			2.6.5	Se ha definido la periodicidad para la realización de las pruebas	X		X		X			1,0	1,0		
			2.6.6	Están definidas las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del exámen sea positivo.	X		X		X			1,0	1,0		
		2.6.7	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	2.6.7	Existe una política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso	X		X		X			1,0	1,0	
				2.6.8	Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.	X		X		X			1,0	1,0	
		2.6.9	REGULACION DE LA VELOCIDAD	2.6.9	La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la empresa, propios o tercerizados, para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.	X		X		X			1,0	1,0	
				2.6.10	Se ha fijado unos límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.	X		X		X			1,0	1,0	
				2.6.11	Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.	X		X		X			1,0	1,0	

2. COMPORTAMIENTO HUMANO

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
		2.6.12		La empresa cuenta con mecanismos de control de velocidad y los monitorea.	X		X		X		1,0	1,0		
		2.6.13	POLITICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	Es manifiesta la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y se controla.	X		X		X		1,0	1,0		
		2.6.14		Los conductores conocen las políticas de cinturón fijadas en la empresa	X		X		X		1,0	1,0		
		2.6.15		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de cinturón de seguridad.	X		X		X		1,0	1,0		
		2.6.16		POLÍTICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	Se ha establecido una política de uso de elementos de protección personal de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir.	X		X		X		1,0	1,0	
		2.6.17	Los conductores conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa		X		X		X		1,0	1,0		
		2.6.18	POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	Está expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción	X		X		X		1,0	1,0		
		2.6.19		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	X		X		X		1,0	1,0		
		2.6.20		Se han fijado sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	X		X		X		1,0	1,0		
TOTAL											100,0	100,0	83,5	

3. VEHICULOS SEGUROS

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO						
3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	3.1.1	HOJAS DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios	X		X		X		50,0	6,3	6,3		
		3.1.2		Se cuenta con información como - Placas del vehículo, número de motor, kilometraje – fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, etc.	X		X		X			6,3	6,3		
		3.1.3		SOAT – fecha de vigencia, seguros - fechas de vigencia, revisión técnico mecánica, reporte de comparendos.	X		X		X			6,3	6,3		
		3.1.4		Reporte de incidentes, reporte de accidentes.	X		X		X			6,2	6,2		
		3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva, registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.	X			X		X			6,3		
		3.1.6	CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS	Se cuenta con una programación para las intervenciones programadas de mantenimiento preventivo a los vehículos	X		X		X			6,3	6,3		
		3.1.7	VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS (TERCEROS)	En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.	X		X		X			6,3	6,3		
		3.1.8	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	X			X		X			6,3		
3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos	X		X		X		30,0	10,0	10,0		
		3.2.2	PROTOCOLO	En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.	X		X		X			10,0			
		3.2.3	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	X		X		X			10,0			
		3.3.1		Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos.	X		X		X			6,7	6,7		

3. VEHICULOS SEGUROS

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	3.3.2	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.	X		X		X		20,0	6,7	6,7	
		3.3.3		Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.	X		X		X			6,7	6,7	
TOTAL											100,0	100,0	67,5	

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
4.1.	RUTAS INTERNAS - Vías internas de la empresa, en donde circulan los vehículos	4.1.1	REVISIÓN ENTORNO FÍSICO DONDE SE OPERA	Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión.		X						2,1		
		4.1.2		Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos		X						2,1		
		4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas		X						2,1		
		4.1.4		Demarcadas		X					2,1			
		4.1.5		Illuminadas		X					2,1			
		4.1.6		Separadas de las zonas de circulación de los vehículos		X					2,1			
		4.1.7		Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular		X					2,1			
		4.1.8		Señalizadas		X					2,1			
		4.1.9	VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	Demarcadas		X					2,1			
		4.1.10		Illuminadas		X					2,1			
		4.1.11		Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos		X					2,1			
		4.1.12		Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad		X					2,1			
		4.1.13	PARQUEADEROS INTERNOS	Señalizados		X					2,1			
		4.1.14		Demarcados		X					2,1			
		4.1.15		Illuminados		X					2,1			
		4.1.16		Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo		X					2,1			
		4.1.17	MANTENIMIENTO DE SEÑALES	La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento de las vías internas y señalización.	X		X		X		2,1	2,1		
4.2.	RUTAS EXTERNAS: Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa	4.2.1	ESTUDIO DE RUTAS	Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado "rutogramas", cuando corresponda.	X		X		X		9,3	9,3		
		4.2.2		Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.	X		X		X		9,3	9,3		
		4.2.3	POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal	X		X		X		9,3	9,3		
		4.2.4		Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.	X		X		X		9,3	9,3		
		4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.	X		X			X		9,3		
		4.2.6		El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.	X			X		X		9,3		

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
				SI	NO	SI	NO	SI	NO				
		4.2.7	POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN: para todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas:	La empresa ha establecido mecanismos de socialización e información preventiva y ha desplegado la misma en toda la organización.	X			X			9,3		
TOTAL										100,0	100,0	39,2	

5. ATENCION A VICTIMAS

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parametro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
5.1.	ATENCIÓN A VICTIMAS	5.1.1.	PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.	X		X		X	X	20,0	10,0		
		5.1.2.	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.	X		X		X	X		10,0		
5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1.	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa	X		X		X	X	80,0	13,3	13,3	
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)	X			X		X		13,3		
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos	X		X			X		13,3		
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Esta definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización	X		X			X		13,3	13,3	
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.	X		X			X		13,3	13,3	
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.	X		X			X		13,3	13,3	
TOTAL										100,0	100,0	53,3		

6. VALORES AGREGADOS

No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN DE LAS VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
				SI	NO	SI	NO	SI	NO				
6.1	Nuevas propuestas o innovaciones que se presentan en el PESV y se observan como un valor agregado.				X					25	25		
					X					25	25		
					X					25	25		
					X					25	25		

TOTAL

100

0

ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN

PILAR		VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	93	30%	18,54818182
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	83,5	30%	25,05
3	VEHÍCULOS SEGUROS	67,5	20%	13,5
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	39,2	10%	3,92
5	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	53,33	10%	5,333
6	VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES	0	5%	0
RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO			105%	66,35118182