

SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN

**“DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA
CAPITALES ASOCIADOS SA”.**

Sandra Milena Abril Patiño

Hernando Morales Tamayo.

Septiembre de 2018.

Universidad ECCL.

Especialización En Gerencia De La Seguridad y Salud En El Trabajo.

Seminario De Investigación II

Contenido

1. Título.	6
2. Problema de Investigación.	6
2.1. Descripción del problema	6
2.2. Formulación del Problema	8
3. Objetivos	8
3.1. Objetivo General	9
3.2. Objetivo Específico.	9
4. Justificación y Delimitación.	9
4.1. Justificación.	9
4.2. Delimitación.	11
4.3. Limitaciones	11
5. Marcos de referencia	11
5.1. Estado del arte	11
5.2. Teórico.	15
5.3. Marco Legal.	34
5.4. Marco Conceptual.	41
5.5. Marco metodológico de la investigación.	44
5.6. Recolección de La Información.	46
6. Resultados o propuesta de solución.	52
7. Metodología.	59
8. Costos – Beneficios.	59
9. Conclusiones.	60
10. Recomendaciones.	61
11. DISEÑO DOCUMENTAL.	62
12. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.	62
12.1. Alcance.	62
12.2. Visión.	62
12.3. Directrices de la alta Dirección.	62

13.	Comité De Seguridad Vial	63
13.1.	Objetivos del comité de seguridad vial.	63
13.2.	Integrantes Del Comité de Seguridad Vial.	63
13.3.	Roles y funciones de los integrantes.	64
13.4.	Roles y funciones dentro de la organización	65
13.5.	Funciones de auxiliar operativo.	65
13.6.	Funciones del coordinador de gestión humana.	66
13.7.	Frecuencia de reuniones del comité de s.v.	66
14.	Responsable del plan estratégico de seguridad vial.	66
14.1.	Responsable del PESV.	66
14.2.	Idoneidad del responsable del PESV.	67
14.3.	Política de seguridad vial.	67
14.4.	Política de seguridad vial.	67
15.	Diagnostico - caracterización de la empresa.	69
15.1.	Análisis de la empresa.	70
15.2.	Servicios que prestan.	70
15.3.	Población de personal	70
15.4.	Vehículos automotores de la compañía.	72
15.5.	Ciudad de operación.	73
16.	Mecanismos de contratación Vehículos.	73
17.	Mecanismos de contratación de conductores.	74
18.	Diagnóstico - Riesgos viales.	74
18.1.	Encuesta / Instrumento para determinar el riesgo vial.	74
18.2.	Riesgos viales.	74
18.3.	Identificación riesgos viales.	74
18.4.	Clasificación riesgo viales.	75
19.	Planes de acción de riesgos viales.	75
19.1.	Definición de planes de acción factor humano.	75
19.2.	Definición de planes de acción factor vehículos.	75
19.3.	Definición de planes de acción factor infraestructura segura	75
19.4.	Definición de planes de acción factor atención a víctimas	76

20.	Implementación de acciones del PESV.	76
20.1.	Cronograma de implementación de planes de acción del PESV.	76
20.2.	Presupuesto para implementar el PESV.	76
20.3.	Seguimiento y evaluación de planes de acción del PESV.	77
20.4.	Indicadores del plan estratégico de seguridad vial.	77
20.5.	Auditorias del plan estratégico de seguridad vial.	79
20.6.	Auditorias del plan estratégico de seguridad vial.	80
21.	Procedimiento de selección de conductores.	80
21.1.	Perfil del conductor.	80
21.2.	Procedimiento de selección de conductores.	81
21.3.	Pruebas de ingreso de conductores.	81
21.3.1.	Exámenes médicos.	81
21.4.	Pruebas de ingreso de conductores.	82
21.5.	Idoneidad en exámenes médicos.	84
21.6.	Prueba teórica.	85
21.7.	Prueba práctica.	85
22.	Capacitación en seguridad vial.	86
22.1.	Programa de capacitación en seguridad vial.	86
23.	Control de documentación de conductores.	87
23.1.	Información de los conductores.	87
23.2.	Reporte de comparendos.	88
24.	Políticas de regulación de la empresa.	88
24.1.	Protocolo de controles de alcohol y drogas.	88
25.	Acciones a tomar cuando la prueba de alcohol es positiva.	90
25.1.	Regulación de horas de conducción y descanso.	90
25.2.	Políticas de regulación de la velocidad.	91
25.3.	Obligatoriedad y control del uso del cinturón de seguridad.	93
25.4.	Política de uso de elementos de protección personal.	95
25.5.	Política de uso de equipos bidireccionales.	95
26.	Mantenimiento preventivo.	96
26.1.	Hojas de vida de los vehículos.	96

26.2.	Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento.	98
26.3.	Cronograma de intervenciones de vehículos propios.	98
26.4.	Idoneidad.	100
27.	Mantenimiento correctivo.	100
27.1.	Protocolos en caso de fallas.	100
27.2.	Idoneidad de las empresas.	101
27.3.	Inspección pre operacional.	101
	Referencias.	121

TABLA DE ANEXOS

Anexo 1	Acta de designación
Anexo 2	Acta de conformación
Anexo 3	Política de seguridad vial
Anexo 4	Encuesta
Anexo 5	Procedimiento de gestión del riesgo
Anexo 6	Esquema de riesgos
Anexo 7	Planes de acción
Anexo 8	Presupuesto
Anexo 9	Indicadores
Anexo 10	Formulario de Auditoria
Anexo 11	Procedimiento de Auditorías internas
Anexo 12	Perfil del conductor
Anexo 13	Procedimiento de selección y enganche de personal
Anexo 14	Procedimiento de exámenes médicos ocupacionales
Anexo 15	Prueba teórica
Anexo 16	Prueba Practica
Anexo 17	Programa de capacitación
Anexo 18	Control de documentación de conductores
Anexo 19	Control de comparendos
Anexo 20	Política de no Alcohol
Anexo 21	Política de regulación de horas de conducción
Anexo 22	Política de regulación de la velocidad
Anexo 23	Política del cinturón de seguridad
Anexo 24	Matriz de EPP
Anexo 25	Política de uso de equipos bidireccionales

1. Título.

Diseñar el plan estratégico de seguridad vial con el fin de mitigar la accidentalidad de la empresa CAPITALES ASOCIADOS SA.

2. Problema de Investigación.

2.1. Descripción del problema

La empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A., tiene su oficina principal en la Calle 18A # 69F -06 Bogotá D.C. Colombia, cuya razón social es el Transporte de carga por carretera a nivel nacional.

Su estructura esta de la siguiente forma como se muestra a continuación en el diagrama 1

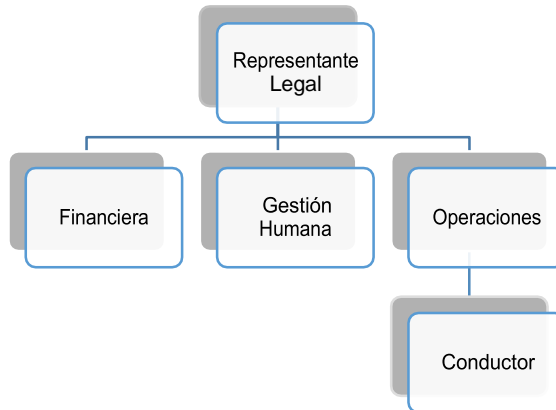


Diagrama 1. Organigrama CAPITALES ASOCIADOS S.A.

Se cuenta con una flota vehicular de 32 Tracto mulas y sus respectivos conductores. Una persona para que coordine los cargues, y los anticipos requeridos para el transporte. Una persona que dirige el área de gestión humana, es la cargada de temas de contratación, afiliación, y nómina. La parte financiera se cuenta con una sola persona que es la encargada de realizar las respectivas facturas y el tema contable. En la actualidad no tienen implementado ningún sistema de gestión, ni cuenta con la planeación estratégica, por lo tanto no se tienen políticas, misión, visión y objetivos.

El proceso Operativo ésta establecido de la siguiente forma:

- El Operativo coordina con las diferentes empresas de transporte el cargue de la mercancía y asigna un vehículo que cumpla con las condiciones requeridas por la transportadora.
- Envía el conductor junto con el vehículo al punto de cargue y le asigna el valor del anticipo según lo requerido.

- El conductor inicia el recorrido teniendo en cuenta la fecha de entrega de la mercancía.
- Se debe reportar en puestos de control y pernoctar en los sitios autorizados por la empresa transportadora (actividad que no se cumple, el conductor lo maneja bajo sus intereses personales)
- Se descarga la mercancía, y nuevamente comunica el conductor con operaciones para el nuevo cargue.

El proceso de gestión Humana se realiza bajo los siguientes parámetros:

- La contratación de los conductores se realiza por recomendaciones,
- Se solita la documentación básica anexa a la hoja de vida
- Se realiza el proceso de firma de contrato y afiliaciones.

De esta forma básica se realiza la contratación del conductor, no se cuenta con pruebas teórico - prácticas, exámenes médicos, verificación de antecedentes, requerimientos de formación (cursos básicos requeridos para el transporte).

Los procesos anteriores son los procesos principales en el momento de control y aseguramiento de la prevención de la accidentalidad.

2.2. Formulación del Problema

¿Elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa de Transporte Capitales Asociados S.A. ayudará a mitigar la accidentalidad vial?

3. Objetivos

3.1. Objetivo General

Prevenir accidentes viales del personal que laboran en la empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A., diseñando el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

3.2. Objetivo Específico.

- Realizar el diagnóstico de la situación actual de la empresa, recolectando información de las investigaciones de accidentes y estadísticas de accidentalidad durante los últimos cinco años.
- Identificar los riesgos a los cuales está expuesto los conductores en la prestación de servicio de transporte de carga.
- Elaboración del Plan Estratégico de seguridad Vial basados en la Resolución 1565 del 2014.

4. Justificación y Delimitación.

4.1. Justificación.

El Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa CAPITALES ASOCIDOS S.A., en primera instancia le permitirá identificar de forma ordenada y coherente cada uno de los factores que pueden intervenir en la materialización de un accidente vial, este reconocimiento generara en cada uno de los integrantes de la organización conciencia de autocuidado y prevención.

Adicional a esto se establecerán de manera interna actividades de control y registros de evidencia de cumplimiento que garantizan que factores requeridos en la prestación del servicio diferentes al factor humano, se realizan conforme a los parámetros de control interno, externo y legal; lo cual le garantizara a la empresa que su personal de accidente por factores como falta de mantenimiento, conductor no apto para realizar la labor, conductor no capacitado, factores en la vía desconocidos que incrementarían la probabilidad que el riesgo se materialice.

Si la accidentalidad se disminuye gracias a la medidas establecidas en el Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial, esto tendrá una repercusión positiva a nivel familiar, social y económico, no sólo para la empresa sino también para las familias que hacen parte del grupo de conductores que laboran para la empresa, las familias (esposa e hijos), contribuirían a que el conductor genere conductas seguras mientras está realizando su labor, la sociedad generar, no se generaría daños a terceros, no se tendría pérdida de vidas inocentes a causa de una mala decisión en la vía, y pues la empresa contaría con personal que garantice que realiza la labor de una forma segura y responsable, esto estaría reflejado en su solidez humana, física y económica.

- En el último año de prestación de servicio se han materializado 6 accidentes viales, de los cuales se han tenido daños materiales y afectación al ser humano.
- El Diseño del Plan estratégico de Seguridad vial para la empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A, permitirá estructurar adecuadamente cada proceso que interviene en la prestación del servicio.
- Se generaría controles en la prestación de servicio y estos se podrían evidenciar con los registros realizados por el personal involucrado.

- Se generaría cultura, el cual prioriza la integridad, salud y seguridad, esto inicia desde el conocimiento de los factores de riesgos a los que los empleados están expuestos en la vía.
- Mejorará la imagen externa empresarial ante sus clientes y la comunidad en general, por sus políticas y compromiso con la cultura vial.

4.2. Delimitación.

El proyecto se desarrollará en la empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A. en un periodo de cuatro meses para el diseño, según los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte.

4.3. Limitaciones

- Falta de personal que se involucre en el Diseño del Plan Estratégico de seguridad vial.
- El recurso financiero, debido a que la compañía no ha implementado nada y eso significaría una inversión del 100%.

5. Marcos de referencia

5.1. Estado del arte

- Napoleón franco, Ipson “Estudio de comportamiento y seguridad vial” *Corporación Fondo de Prevención Vial*, Bogotá D.C., 2010. p.p. 12-26.

Esta encuesta fue realizada a 1.304 personas a nivel nacional y un sobre muestra de 503 con los grupos de interés, fue realizada entre el 14 y 24 de noviembre del 2009. En esta encuesta se evidencia que para el gobierno la seguridad vial en este momento no es

prioritario en la agenda pública. Aunque es claro que el 22% de los actores viales ha estado involucrado en un accidente de tránsito. La principal causa del accidente vial es el error humano el 75% de la población considera que si se hubiera podido evitar el evento.

- Sánchez, C; Urrego, L.F.; “Metodología para la Evaluación en Riesgos en Corredores viales” *Pontificia Universidad Javeriana Facultas de ingeniería*, Bogotá D.C., 2011, p.p. 13-28.

En esta tesis proporciona una metodología que permite a los administradores o propietarios de proyectos de infraestructura vial, evaluar los riesgos ante el proceso de construcción de los mismos y la incidencia que esta puede tener ante un accidente vial.

- Ferre, A; Smith, R; Ospina, O; Cuellar, M; “Análisis de la capacidad de gestión de la seguridad vial”, *Fondo mundial de la seguridad vial*, Colombia, 2013.

En Colombia, los traumatismos relacionados con el tránsito son un importante problema social y de salud pública, tanto que constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios. Es relevante tener en cuenta que cerca de la mitad de las víctimas son jóvenes, que, en América Latina, Colombia presenta uno de los índices de siniestralidad más altos en lo referido a los colectivos más vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) y que la accidentalidad colombiana tiene un claro perfil urbano: las ciudades colombianas ponen casi el 70% de las muertes por accidentes de tránsito y casi el 87% de los lesionados. En este trabajo se revisa cada uno de los factores y las condiciones con las cuales se ven involucrados en temas de seguridad vial, como es el marco normativo teniendo en cuenta todo su crecimiento en Colombia, el involucramiento del Ministerio de transporte y de la superintendencia en

la reducción del riesgo. La aplicabilidad que le da la Dirección Nacional de tránsito y transporte de la policía Nacional, los agentes de tránsito municipales.

- Miguez, A.M.; “Modelo conceptual de gestión de calidad para el servicio de formación a conductores de vehículos de transporte terrestre automotor prestado por los centros de enseñanza automovilística”, *Universidad Nacional de Colombia*, Bogotá D.C., 2012.

Esta investigación se fundamenta en la necesidad de promover una movilidad segura mediante una serie de conocimientos, habilidades y percepción del riesgo, proporcionando un nivel de entrenamiento adecuado. Desde hay que se fundamente en basarse en un sistema de gestión de calidad, en todo el proceso de mejora implementando el ciclo PHVA.

- Garmendia, I; “Investigaciones Universitarias sobre Seguridad Vial y Movilidad incluidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2015-2020” *Universidad Del País Vasco*, Gobierno Vasco, 2015.

Contiene los resultados del proyecto impulsado por el área de Investigación de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. El objetivo del proyecto es ampliar el conocimiento sobre los problemas de seguridad vial y movilidad de colectivos vulnerables de la Comunidad Autónoma Vasca, con especial énfasis en el colectivo de personas mayores. A tal fin, se analizan los últimos datos proporcionados por las Encuestas realizadas por la Dirección de Tráfico empleando métodos estadísticos multivariantes.

- De la peña, E; Millares, E; Díaz, L; Taddia, A.P; Bustamante, C; “Experiencias de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe: Factor infraestructura” *Asociación española de carretera*, España, 2016.

Colección de 4 informes en los que se analizan las experiencias exitosas de la Seguridad Vial sobre los factores: humano, infraestructura, vehículo y legal, desarrolladas en los últimos años en América Latina y el Caribe y un resumen ejecutivo con las principales conclusiones de cada factor. En el factor institucional, legal y de control, el criterio que se ha aplicado para que una actuación o iniciativa sea considerada como una “experiencia exitosa” ha sido: Instituciones públicas y privadas que tengan una extensa trayectoria en actividades para mejorar la seguridad vial, aunque no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de la accidentalidad. Planes de seguridad vial, aunque en muchos casos no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de la accidentalidad. Creación de registros, sistemas de recopilación de datos y otras evidencias que permitan realizar un mejor control de la situación de la accidentalidad, aunque no se disponga de indicadores de éxito, se trata de iniciativas que sean necesarias en otros países. Reformas legales especialmente dirigidas a mejorar la seguridad vial. Otras experiencias que no se puedan encajar en los casos anteriores.

- Taddia, A; Pinto, A.M; Café, E; Rodríguez, M; Viegas, M; De la peña, S; “Investigaciones y casos de estudio en seguridad vial”, *Centro internacional de formación para autoridades locales*, Brasil, 2014.

Elaboración con miras a contribuir al desarrollo y modernización tecnológica de los estudios realizados en Brasil, relacionados con la seguridad en rutas y con el comportamiento del conductor. El estado de arte de concepción del Proyecto Geométrico de Vías de Transporte Terrestre, en Brasil, posee hoy una carencia acerca

de estudios e investigaciones sobre seguridad del usuario y su comportamiento en las rutas.

- Rodríguez, J; Camelo, F, Chaparro, P.E.; “Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015”, *Revista De La Universidad Industrial De Santander*, Bucaramanga, 2017.

Refiere los resultados preliminares de los primeros años de Plan Mundial para la Década de Acción en Seguridad Vial en Colombia. Describe los comportamientos de lesiones y muertes causadas por el tránsito en Colombia en el período 2010-2015. La información de muertes se tomó del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y de los informes anuales del Instituto Nacional de Medicina Legal. Para estimar la meta del Plan Mundial para la Década de Acción en Seguridad Vial se empleó la metodología propuesta en 2011, donde los resultados se expresan como un delta- Δ entre el número de casos esperados/reportados para cada año. Resultados: Aunque hubo discrepancias entre las fuentes de información, coinciden en que las tasas de mortalidad por LMT se han incrementado anualmente entre 1,5%-2,6%. Cerca de 70% de los decesos se concentró en motociclistas (37,7%), peatones (27,4%) y ciclistas (5,0%). Las lesiones se han incrementado 3,2% promedio anual. El delta nacional de LMT es mayor al 40% en 2015 respecto a la meta del Plan Mundial para la Década de Acción en Seguridad Vial.

5.2.Teórico.

La tasa de accidentes de tráfico por unidad temporal de exposición de cada usuario es el resultado de un proceso de control de ciclo cerrado en el que el nivel de riesgo asumido funciona como la única variable de control. Así, a diferencia de las fluctuaciones temporales, el riesgo de accidente medio en un intervalo de tiempo se considera independiente de factores como las características físicas del vehículo, la situación de la

carretera y la destreza del conductor. Por el contrario, depende en última instancia del nivel de riesgo de accidente aceptado por la población usuaria del transporte por carretera a cambio de las ventajas percibidas y recibidas de la movilidad general en vehículos de motor (como la acumulación de horas de conducción) y de los actos peligrosos específicos asociados con dicha movilidad en particular (como la conducción por encima de la velocidad media).

(OIT, 2001, p. 12).

Los trabajadores del sector del transporte por carretera suelen estar expuestos a más riesgos relacionados con su trabajo que otros trabajadores. Esos riesgos comprenden los accidentes, los peligros físicos, la violencia y la exposición a sustancias nocivas. Por otra parte, la conciliación del trabajo y la vida familiar podría plantear dificultades a los conductores de transporte por carretera que realizan trayectos largos, debido a que los turnos irregulares y las jornadas partidas influyen negativamente en el equilibrio trabajo-vida privada.

(OIT, 2015, p. 38).

De acuerdo con la OIT, Entre los principales tipos de lesiones profesionales de los trabajadores del sector del transporte por carretera figuran las causadas por la colisión entre dos vehículos, el alcance o el atropello de los trabajadores por vehículos en movimiento (por ejemplo, durante maniobras de marcha atrás o de acoplamiento de la cabina con el remolque), la caída de los trabajadores desde el vehículo, los golpes sufridos por los conductores al caer objetos del vehículo o el vuelco de un vehículo, El uso del cinturón de seguridad ya que varios estudios de observación llevados en Australia han puesto de manifiesto que cerca de una cuarta parte de los conductores de camiones pesados nunca utilizaba el cinturón de seguridad (aunque las tasas globales de uso de este sistema de seguridad han mejorado en los últimos años). Entre las medidas que pueden adoptarse para mejorar su uso cabe señalar la elaboración de publicaciones, las campañas, los programas de seguridad organizados por los empleadores y la optimización del diseño y la comodidad de los cinturones de seguridad (estos dos

últimos factores podrían influir en el uso del cinturón por aquellos conductores que tienen Sobrepeso).

La recolección de datos sobre accidentes y lesiones en el sector del transporte por carretera es muy dispar y su comparación es dificultosa, dentro de las estadísticas de la OIT, En Australia, la UE y los Estados Unidos se estima que los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo causan entre una cuarta y más de una tercera parte de todas las muertes en el ámbito profesional Según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, el riesgo de lesiones y muertes relacionadas con el trabajo es especialmente elevado en los trayectos hacia y desde el trabajo, en las personas que conducen vehículos de empresa y en el personal de ventas, Los datos del Departamento de Empleo y Desarrollo Social del Canadá, desglosados hasta el nivel de los sectores bajo jurisdicción. (OIT, 2015, p. 38).

Además, Cada año cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos

de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

(PMDS 2011-2020, p. 3).

Para reducir la cantidad de muertes y traumatismos por accidente de tránsito, es necesario adoptar un marco holístico como el enfoque de sistemas de seguridad con el objetivo de garantizar un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Entre los factores que influyen en el riesgo de accidente en muchos países se encuentran las colisiones entre vehículos y los accidentes de tráfico son dos de las principales causas de muerte, lesiones y discapacidad en el trabajo (OMS, 2017, p. 3.). En la imagen 1 se muestra la secuencia temporal de los factores de riesgo y las causas inmediatas de un accidente. En la secuencia temporal del accidente se incluyen dos tipos de factores causales: factores de predisposición al riesgo y causas inmediatas. Los factores de predisposición al riesgo (columna de la izquierda) hacen referencia a la probabilidad de que el conductor cometa un error o de que se produzcan otros fallos inmediatos, o de que esos errores tengan mayores consecuencias.

Las causas inmediatas (columna de la derecha) son errores cometidos por el conductor, comportamientos de riesgo del conductor, defectos en el vehículo u otros fallos.

Imagen 1. Factores De Riesgo y Posibles Causas Inmediatas De Un Accidente.

Factores de riesgo	Causas inmediatas/motivos principales
<p><i>Factores relacionados con el conductor</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Permanentes: personalidad, dolencias. ■ Transitorios: estado de ánimo, horas de sueño recientes, hora del día, familiaridad con la carretera, fatiga. 	<p><i>Conductor</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fallo físico del conductor: quedarse dormido al volante, crisis epiléptica, infarto, etc. ■ Fallos de reconocimiento del conductor: falta de atención, distracción, etc. ■ Error en las decisiones del conductor: velocidad excesiva para las condiciones de la vía, conducir demasiado cerca de otro vehículo, etc. ■ Error del conductor al ejecutar una acción en respuesta a una situación: maniobra difícil.
<p><i>Factores relacionados con la empresa</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Estructura empresarial escogida: actividades por cuenta propia o ajena. ■ Requisitos de contratación de servicios de la empresa de logística. ■ Modelo de funcionamiento y gestión, horarios flexibles. ■ Formación, supervisión y evaluación de los conductores. 	<p><i>Camión o vehículo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fallo en los frenos o en los neumáticos. ■ Desplazamiento de la carga, contenedor mal sujeto.
<p><i>Políticas y prácticas gubernamentales</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Concesión de permisos de conducir. ■ Normas e inspección en materia de horas de conducción. ■ Medidas para la aplicación de las normas. 	<p><i>Otros factores coadyuvantes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Medio ambiente, autopista o condiciones meteorológicas. ■ Diseño o señalización de la vía. ■ Carreteras resbaladizas.
<p><i>Otros posibles factores</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Presiones del mercado, modalidad de entrega «justo a tiempo», competencia. ■ Factores relacionados con la carretera y el medio ambiente (vías con mediana central o sin ella, densidad del tráfico, diseño de las carreteras, etc.). ■ Vehículos: estado de los elementos mecánicos, elementos de seguridad y otras tecnologías. 	<p><i>Culpa de terceros</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Error de conducción de otro conductor. ■ Avería del vehículo de otro conductor.

Fuente. Cuestiones Prioritarias De Seguridad y Salud En El Sector Del Transporte Por Carretera. (OIT)

Entre las numerosas enfermedades laborales, accidentes de tráfico y trastornos de salud dependientes del estilo de vida, sólo unas pocas se ocupan de los factores de motivación y su influencia en las causas y la prevención de estos problemas. En la mayoría de las investigaciones científicas se abordan variables como los rasgos permanentes o semipermanentes (p. ej., sexo, personalidad o experiencia), los estados transitorios (fatiga, nivel de alcohol en sangre), la sobrecarga o la insuficiencia de información (estrés o aburrimiento), la formación y las cualificaciones, los factores medio ambientales y la ergonomía de los puestos de trabajo. No obstante, puede argüirse que todas las variables que no sean las de motivación (es decir, aquéllas que afectan al nivel de riesgo asumido) sólo influyen marginalmente en la frecuencia de los accidentes por hora de actividad y trabajador. En cualquier caso, algunas pueden tener un efecto positivo en la tasa de

accidentes por unidad de productividad o por distancia unitaria de movilidad. Aplicada, por ejemplo, al tráfico rodado, la THR establece que la tasa de accidentes de tráfico por unidad temporal de exposición de cada usuario es el resultado de un proceso de control de ciclo cerrado en el que el nivel de riesgo asumido funciona como la única variable de control. Así, a diferencia de las fluctuaciones temporales, el riesgo de accidente medio en un intervalo de tiempo se considera independiente de factores como las características físicas del vehículo, la situación de la carretera y la destreza del conductor. Por el contrario, depende en última instancia del nivel de riesgo de accidente aceptado por la población usuaria del transporte por carretera a cambio de las ventajas percibidas y recibidas de la movilidad general en vehículos de motor (como la acumulación de horas de conducción) y de los actos peligrosos específicos asociados con dicha movilidad en particular (como la conducción por encima de la velocidad media). Por tanto, se argumenta que los conductores de vehículos, dotados de sus capacidades sensoriales, perciben en todo momento un cierto nivel de riesgo de accidente y lo comparan con el grado de riesgo que están dispuestos a aceptar, determinado este último por el patrón de compensación entre los costes y beneficios previstos asociados a las alternativas de acción disponibles. Así, el nivel de riesgo asumido es aquél al que se considera máxima la utilidad global del modo y de la medida de la movilidad. Los costes y los beneficios previstos son una función de las variables económicas, culturales y personales y sus fluctuaciones a largo plazo, a corto plazo y momentáneas. Tales variables controlan el nivel de riesgo asumido en cada momento específico. Siempre que los usuarios del transporte por carretera perciban una discrepancia entre el riesgo asumido y el riesgo experimentado de una manera u otra, tratarán de restablecer el equilibrio mediante algún ajuste del comportamiento. Para lograrlo dependerán de su capacidad para la toma de decisiones y de sus destrezas psicomotoras. Con todo, las acciones emprendidas conllevan una cierta probabilidad de riesgo de accidente. El total de todas las acciones en una jurisdicción y en un tiempo determinado (p. ej., 1 año) produce la frecuencia y la gravedad de los accidentes de tráfico en la misma. Se supone que la tasa de accidentes resultante influye a su vez (mediante

retroinformación) en el nivel de riesgo de accidente percibido por los supervivientes y, por tanto, en sus acciones y en los accidentes posteriores, y así sucesivamente. Por consiguiente, mientras el nivel de riesgo asumido se mantenga inalterado, la tasa de accidentes y la precaución en el comportamiento tienen una relación causal circular. (OIT, 2015, p, 12).

Por otro lado, la evaluación de la situación sanitaria de los trabajadores es de primordial importancia cuando se inicia la práctica de la salud en el trabajo, se contrata a nuevos trabajadores, se introducen nuevas prácticas de trabajo o tecnologías, cuando se detectan exposiciones especiales y cuando determinados trabajadores tienen características sanitarias que hagan necesario un seguimiento. Varios países han adoptado reglamentaciones o directrices en las que se especifica cuándo y cómo deben realizarse los reconocimientos médicos. Los reconocimientos deben controlarse y desarrollarse continuamente para detectar efectos sanitarios relacionados con el trabajo en sus primeras fases de desarrollo.

(OIT, 2015, p, 8).

Hay varios problemas sanitarios que pueden hacer que un trabajo sea peligroso para el trabajador o para otros trabajadores o terceras personas. Por estos motivos, puede resultar necesario, por ejemplo, excluir a trabajadores con hipertensión incontrolada o diabetes inestable de ciertos trabajos peligrosos (tales como los de piloto aéreo o marítimo, conductor de vehículos de servicio público o de grandes transportes, operador de grúas, etc.), (OIT, 2015, p, 8). También, la ergonomía juega un papel importante en la evaluación de los trabajadores, ya que esta no sólo la situación pasiva del ambiente, sino también las ventajas para el operador humano y las aportaciones que éste/ésta pueda hacer si la situación de trabajo está concebida para permitir y fomentar el mejor uso de sus habilidades (OIT, Ergonomía, 2015, p, 3).

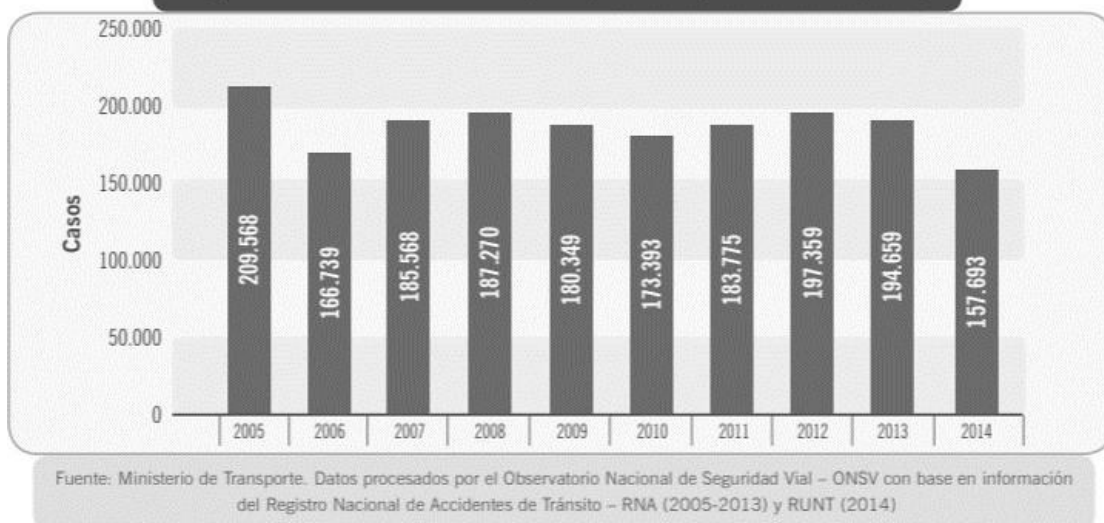
Las habilidades humanas pueden caracterizarse no sólo en relación al operador humano genético, sino también en relación a habilidades más específicas, necesarias en situaciones determinadas, en las que resulta crucial un alto rendimiento. Por ejemplo, un fabricante de automóviles deberá tener en cuenta el tamaño y la fuerza física de los posibles conductores de un determinado modelo para garantizar que los asientos sean cómodos; que los controles se identifiquen con facilidad y estén accesibles; que la visibilidad, tanto delantera como trasera, sea buena y que los indicadores interiores sean fáciles de leer. También deberá considerar la facilidad para entrar y salir del coche. En cambio, el diseñador de un coche de carreras considerará que el conductor tiene una constitución atlética, por lo que la facilidad para entrar o salir del vehículo, por ejemplo, no será tan importante e intentará ajustar todo el diseño del vehículo al tamaño y preferencias de un conductor determinado, para asegurar que éste pueda desarrollar todo su potencial y habilidad como conductor o conductora

(OIT, Ergonomía, 2015, p, 3).

La accidentalidad en Colombia tiene un impacto considerable, es por eso que ya hace parte del riesgo público, y como tal el gobierno debe generar las estrategias necesarias estableciendo acciones concretas, integrales, medibles y controlables; esto debido a que la accidentalidad presentada en los últimos tres años ha incrementado considerablemente según las cifras entregadas por medicina legal en el año 2015 6.884,18 muertos por día a causa de los accidentes viales; año 2016 6.655, 18 muertos por día; y en el año 2017 7280, 20 muertos por día (PNSV, 2015, p, 17).

Imagen 2. Accidentes de tránsito Colombia 2005 -2014

Figura 5. Accidentes de Tránsito (casos). Colombia, 2005 - 2014 (anual)



Fuente. Plan Nacional De Seguridad Vial 2011 – 2020 (Ministerio De Transporte).

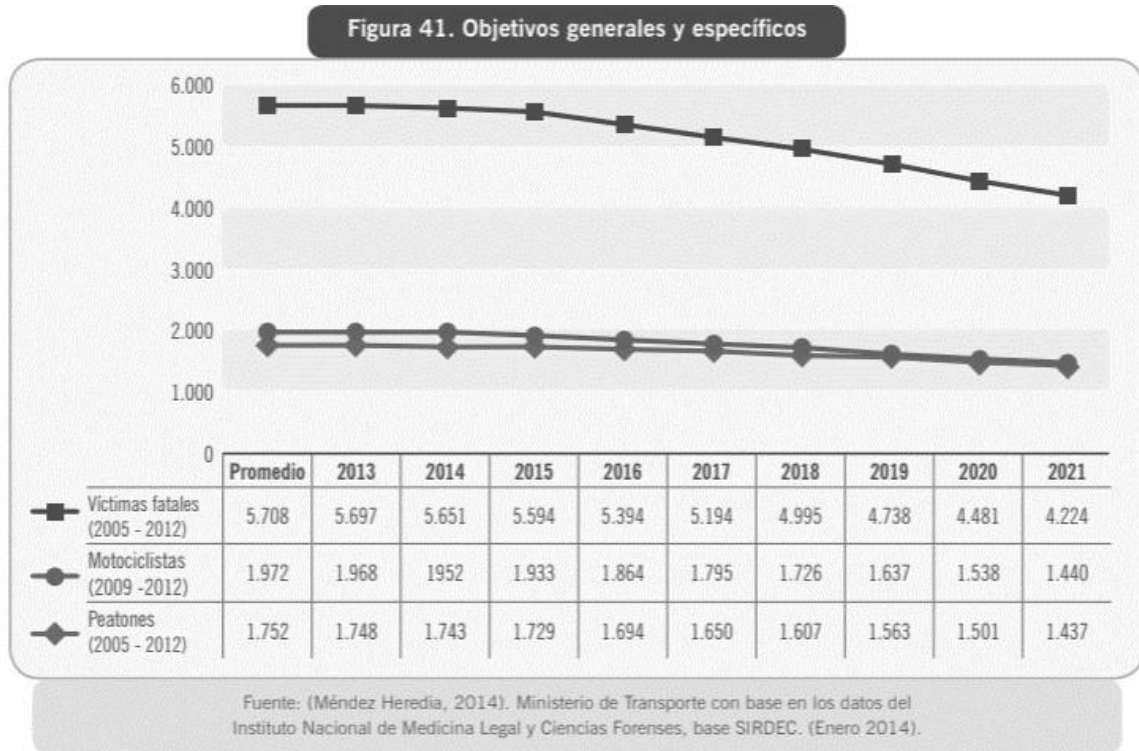
En respuesta, a este informe el Gobierno de Colombia definió como una prioridad y como una política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 – 2021, en este documento se integran los factores viales que involucra la sociedad civil, las empresas públicas y privadas independiente de su objeto social, el objetivo es reducir el número de víctimas fatales y no fatales en todo el territorio nacional, así se demuestra en el Plan nacional de Seguridad Vial, donde su objetivo principal como está escrito “es la reducción del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021. Este objetivo supone reducir una media de 5708 víctimas fatales (promedio del 2005 al 2012), a un número de 4.224 personas fallecidas por esta causa en el año 2021. Con el fin de determinar el cumplimiento de la meta, se utilizará promedio desde 2005 al 2012.

La figura muestra el comportamiento de víctimas fatales con base en el objetivo planteado para el año 2021. Los porcentajes de reducción en los primeros años son bajos, debido a la fase de inicio e implementación de la nueva institucionalidad, la Agencia Nacional de

Seguridad Vial, quien será la autoridad máxima en el tema. Posteriormente, a partir del 2016, el porcentaje de reducción debe aumentar, hasta un porcentaje de reducción del 4,5% anual en los últimos dos años del PNSV.”

(PNSV, 2015, p. 22).

Imagen 3. Objetivos Generales y Específicos



Fuente. Plan Nacional De Seguridad Vial 2011 – 2020 (Ministerio De Transporte).

Para poder concretar el cumplimiento del objetivo general del Plan Nacional de Seguridad Vial se desarrolla unos pilares de acción con el fin de focalizar cada una de los factores que intervienen en la prevención de la accidentalidad, estos deben ir de la mano de los respectivos programas, ya que con ellos se aterriza el hacer de cada pilar, generando indicadores de cumplimiento que me permiten medir si en realidad se está cumpliendo con el objetivo o de lo contrario realizar los ajustes necesarios que permitan controlar y corregir en una periodo corto de tiempo.

En el desarrollo de la implementación, De acuerdo con lo dispuesto por el Ministerio de transportes en la resolución 1565 de 2014, los 5 pilares deben ser integrados, iniciando con:

- 1. Pilar Estratégico Gestión Institucional:** Dado que es fundamental ya que asegura el liderazgo y la institucionalidad y, por ende, el cumplimiento efectivo y eficiente de las funciones asociadas a la seguridad vial.

Se establecer los siguientes programas con sus respectivas acciones a implementar:

- 1.1. Fortalecimiento Institucional sector transporte:**
 - 1.1.1.** Crear e implementar un organismo o entidad ejecutor de la Política pública de seguridad vial - Agencia Nacional de Seguridad Vial
 - 1.1.2.** Diseñar e implementar el observatorio de Seguridad vial
 - 1.1.3.** Fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte.

- 1.2. Fortalecimiento Otros sectores**
 - 1.2.1.** Institucionalizar y fortalecer los comités locales de Seguridad Vial
 - 1.2.2.** Fortalecer el Ministerio de Educación
 - 1.2.3.** Impulsar la creación de fiscalías especializadas en delitos que atentan contra la seguridad vial.
 - 1.2.4.** Fortalecer los centros reguladores de Urgencias y Emergencias a nivel nacional.
 - 1.2.5.** Robustecer y ampliar la cobertura de la Dirección Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los grupos de control vial o cuerpos de agentes de tránsito.

- 1.3. Formulación y reforma de las políticas para la seguridad vial**
 - 1.3.1.** Impulsar la reforma al Código Penal en los delitos contra la seguridad vial

1.3.2. Impulsar la reforma integral al Código Nacional de Tránsito

1.3.3. Formular los planes locales y departamentales de seguridad vial.

1.4. Socialización y participación del PNSV

1.4.1. Promover la socialización, la divulgación y la participación ciudadana en las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial.

2. Pilar Estratégico Gestión Humana: Se busca dar elementos que impulsen actividades de capacitación formal y no formal sobre seguridad vial a diversos grupos objetivo tanto a los responsables de la seguridad vial, como a diversos colectivos (estudiantes universitarios, ciudadanía en general, entre otros).

2.1. Formación y educación en seguridad vial

2.1.1. Transformar los colegios en comunidades seguras

2.1.2. Desarrollar un entorno virtual para la educación vial

2.1.3. Formular lineamientos de bienestar universitario para la prevención vial

2.1.4. Generar el capital humano para la gestión de la movilidad segura

2.1.5. Diseñar e implementar el programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención.

2.1.6. Promover la capacitación para la Carrera de Agentes y para las Autoridades de tránsito

2.1.7. Desarrollar la titulación laboral para los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de carga urbana, de transporte especial y monitoras.

2.2. Medidas y acciones de control electivas

2.2.1. Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial.

2.3. Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial

- 2.3.1. Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación para la cultura ciudadana.
- 2.3.2. Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos.

2.4. La licencia de conducción como privilegio

- 2.4.1. Impulsar la modificación de los procedimientos para la obtención de la licencia de la conducción
- 2.4.2. Estructurar el programa de licencia diferenciadas
- 2.4.3. Analizar el proceso de licenciamiento de conducción por puntos.

2.5. Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad vial.

- 2.5.1. Formular e Implementar planes estratégicos de seguridad vial
- 2.5.2. Fortalecer el programa de medicina preventiva desarrollada en terminales de transporte para las empresas de transporte de pasajeros por carretera.

3. Pilar Estratégico de atención y rehabilitación a víctimas: Busca el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas, así como de sus familiares. Por tanto, se garantizará el derecho a la atención pre hospitalario, hospitalario y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

3.1. Atención pre hospitalaria

- 3.1.1. Diagnosticar la atención pre hospitalaria, hospitalario y rehabilitación de accidentes de tránsito.

- 3.1.2.** Fortalecer la capacidad instalada en la atención pre hospitalaria.
 - 3.1.3.** Crear el número único de emergencias y otros mecanismos de acceso a los sistemas de emergencia.
 - 3.1.4.** Actualizar las guías de APH (Atención pre hospitalaria)
 - 3.1.5.** Unificar la clasificación de lesiones (triage) para accidentes de tránsito en atención pre hospitalario y hospitalario.
- 3.2.** Atención hospitalaria
- 3.2.1.** Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes de tránsito.
- 3.3.** Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión de personas en condición de discapacidad.
- 3.3.1.** Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con accidentes de tránsito.
 - 3.3.2.** Promover programas educativos y de formación para el trabajo a las víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito.
 - 3.3.3.** Diseñar e implementar el programa de generación de oportunidades laborales para las víctimas de los traumatismos relacionados con accidentes de tránsito en condición de discapacidad.
 - 3.3.4.** Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.
 - 3.3.5.** Promover la participación de las asociaciones de víctimas.
- 3.4.** Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito
- 3.4.1.** Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.

4. Pilar Estratégico de Infraestructura: Incluye los principales aspectos a regular, implementar y evaluar que permitan una planificación, diseño, construcción, mantenimiento y operación adecuada de la infraestructura vial. Dicha infraestructura deberá atender las necesidades de todos los actores de la vía, en especial de los peatones, motociclistas, ciclistas y personas en situación de discapacidad, para movilizarse en un ambiente seguro.

4.1. Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura

4.1.1. Definir la metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas.

4.1.2. Definir y actualizar las especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura

4.2. Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial

4.2.1. Formular la reglamentación sobre Auditorías de Seguridad Vial (ASV).

4.2.2. Definir los estándares que debe cumplir la infraestructura en términos de seguridad vial y la reglamentación necesaria

4.3. Sistema de gestión vial

4.3.1. Desarrollar el sistema de información para la gestión vial.

4.4. Políticas municipales para la infraestructura vial

4.4.1. Promover la inclusión de acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura, en los planes de desarrollo, en los instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y en los planes de movilidad.

4.4.2. Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclorrutas accesibles y seguros.

4.4.3. Modernizar y ampliar integralmente el sistema de semaforización y mejorar e incrementar el sistema de señalización.

4.4.4. Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos de accidentalidad.

4.4.5. Formular e implementar el plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial.

5. Pilar Estratégico Vehículos: reconociendo la necesidad de desarrollar una reglamentación técnica para la armonización de las reglamentaciones sobre vehículos, participando en foros de armonización, como el Foro mundial de las Naciones Unidas, WP 29.

5.1. Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro

5.1.1. Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo), especial y carga.

5.1.2. Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país.

5.1.3. Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país. Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista.

5.1.4. Impulsar la armonización con la normatividad internacional y formular la reglamentación de los “agentes de la cadena de mantenimiento de automotores”

5.1.5. Implementar un sistema de administración de flotas para el servicio público.

5.1.6. Reglamentar la retro reflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar.

5.1.7. Optimizar el proceso de Revisión técnico-mecánica de automóviles.

5.2. Transporte más seguro

5.2.1. Analizar la seguridad vial del transporte realizado en bicicleta.

5.2.2. Formular e implementar el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas.

5.2.3. Fortalecer la seguridad vial del transporte público organizado, en los sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, las modalidades de transporte colectivo, público individual, de pasajeros por carretera y especial.

El Ministerio de transporte, con estos lineamientos establecidos y teniendo identificado sus cinco pilares estructurados en el Pilar 2 “Comportamiento Humano”. En el programa de responsabilidad social empresarial con la seguridad vial las acciones de **formular e implementar planes estratégicos de seguridad vial**, desde allí es donde se integra las organizaciones privadas y públicas en el cumplimiento general del Plan Nacional de seguridad Vial, dando cumplimiento El Ministerio de Transporte establece bajo Resolución 1565 del 2014 los lineamientos que cada compañía debe documentar e implementar para prevenir y/o mitigar la accidental vial, “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, Artículo 1°. Expedición. Expedir lo guío metodológico poro lo elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará o cargo de todo entidad, organización o empresa del sector público o privado que poro cumplir sus fines misionales 'o en el desarrollo' de sus actividades poseo, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, la cual obra en documento anexo e integrante de la presente resolución.”

Al igual como está estructurado el Plan Nacional de Seguridad Vial se estructura en la Resolución el Plan Estratégico de Seguridad vial, pero con la diferencia que este no cuenta

con programas sino que se establecen directamente las actividades que se deben documentar e implementar dentro de las organizaciones, teniendo en cuenta que se debe involucrar cada uno de los roles que cumpla su personal en la vía, me explico no solamente como conductor sino también puede tener el rol de peatón, ciclista o motociclista.

“7.2. Diagnostico Las variables de análisis, se sugiere tener en cuenta son las siguientes:

- Actividades que realiza.
- Tamaño de la empresa
- Segmento al que pertenece.
- Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos.
- Cantidad de empleados, directos e indirectos, contratistas, compradores
- Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa (administrativo, Técnico, comercial, etc.).
- Rol de la persona dentro de la vía (Conductor, peatón, pasajero).
- Tipo de desplazamientos de misión (internos y externos) de sus empleados y contratistas
- Tipo de desplazamientos in-itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas
- Relación de sus actividades con el riesgo vial.”

Por lo tanto, el Plan Estratégico queda estructurado de la siguiente forma:

1. Pilar de Gestión Institucional.

- Conformación del Equipo de trabajo: De allí que se crea el comité de seguridad vial el cual es definido por la alta gerencia e integrado mínimo por un representante con las competencias para documentar e implementar el pilar al que representa. Dicho comité tiene las siguientes funciones

- ❖ realiza los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formula la hoja de ruta a seguir.
- ❖ Identifica los factores de riesgos y establece planes de acción
- ❖ Establece los programas académicos a desarrollar
- ❖ Implementara estándares de seguridad
- ❖ Realizara controles y auditorias
- ❖ Elaborará informes periódicos a la gerencia y al Ministerio de Transporte
- Establece la política Vial, donde esta debe ser documentada y publicada
- Diagnóstico: Es la fuente principal del plan de trabajo.
- Establece objetivos
- Establece políticas de regulación
- Proporciona los recursos humanos, físicos y financieros
- Formulación indicadores

2. Pilar Comportamiento Humano.

- Procedimiento de selección de conductores: se debe establecer perfiles de conductores propios y terceros.
- Pruebas de ingreso: Dentro de las pruebas de ingreso se debe evaluar sus condiciones físicas, conocimientos técnicos y experiencia.
 - ❖ Exámenes médicos ocupacionales
 - ❖ Pruebas teórica
 - ❖ Pruebas Practicas
- Capacitación: Se fortalece las competencias del personal se deben incluir aspectos de:
 - ❖ Sensibilización
 - ❖ Normatividad

- ❖ Conocimiento de factores de riesgo
- ❖ Como actuar frente al factores de riesgo
- Control de la documentación

3. Pilar de Vehículos Seguros.

- Contar con plan de mantenimiento preventivo
- Programa de inspecciones diarias de vehículos
- Control de la documentación vehicular

4. Pilar de Infraestructura Segura

- Identificación y control de rutas internas
- Identificación y control de rutas externas

5. Pilar de Atención a Víctimas

- Planes de contingencia y emergencia

Con toda la estructuración documental a las organizaciones les corresponde acogerse a cada una de las disposiciones y documentar y aplicar el plan estratégico de seguridad vial.

5.3. Marco Legal.

- Carta política de Colombia Art 1°, 2°, 24, 79, 365 y 366, en los que se evidencia el compromiso del estado en adoptar las medidas que correspondan para garantizar a sus habitantes el derecho a moverse de manera segura.
- **Congreso de la república de Colombia (1993) Ley 105.** “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”. Esta norma legal establece como

Principio Fundamental del Transporte, el de la Seguridad, prescribiendo que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

En el mismo sentido, determina como Principio del Transporte Público, su carácter de servicio público, lo cual lo somete a la regulación del Estado, quien debe ejercer el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Para el efecto, dispone que el Gobierno Nacional pueda establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

Respecto de esto último asigna a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas.

- **Ministerio De Transportes (1996) Ley 336.** Estatuto General de Transporte.
 - ✓ Artículo 2o. Que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.
 - ✓ Artículo 3o. dispone que, en toda regulación del transporte público, las autoridades competentes deban exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad necesarias para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio.
 - ✓ Artículo 31 ordena, por razones de seguridad vial, que el Código Nacional de Tránsito Terrestre estipule, desarrolle y reglamente la obligación de la revisión técnica mecánica vehicular en transporte público y privado y con tal objetivo adoptar una política nacional de centros de diagnóstico automotor.

- ✓ Artículos 32, 33, 34, 35, 36 y 38 de dicha Ley, donde se establecen importantes medidas de seguridad frente a los equipos y a los conductores, de transporte público, factor determinante en la seguridad vial.
- **Ministerio de Transportes (2002) Ley 769.** Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
 - ✓ Artículo 24 de la Constitución Política. Derecho sobre el cual el legislador edificó los principios rectores para la aplicación del Código, como son la seguridad de los usuarios, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización.
 - ✓ Artículo 7° se reitera lo previsto en el art. 8° de la Ley 105 de 1993, en cuanto al deber que le asiste a las autoridades de tránsito, de velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.
 - ✓ Por demás, en este Código se posibilita jurídicamente el desarrollo de acciones tendientes a la prevención de la accidentalidad vial, entre las que se destacan aspectos como:
 - ✓ Artículo 4° Parag 1: El deber del Ministerio de Transporte de elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.
 - ✓ Artículo 5°: El deber del Ministerio de Transporte de reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial, asignando la responsabilidad por su aplicación y

cumplimiento a cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

- ✓ Artículo 7 Parag 2º: El deber de la Policía Nacional de reglamentar el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras.
- ✓ Título II, capítulo 1: La regulación de los Centros de Enseñanza Automovilística
- ✓ Título II, capítulo 2: La regulación de la Licencia de Conducción
- ✓
- ✓ Artículo 28: El establecimiento de las Condiciones Tecno mecánicas, de Emisiones Contaminantes y de Operación que deben tener los vehículos para su circulación, y las condiciones para su vigilancia y control por parte de las autoridades.
- ✓ Artículo 30: El establecimiento del equipo de carretera mínimo que debe portar todo vehículo para poder transitar por las vías del territorio nacional.
- ✓ Artículo 32: El establecimiento de condiciones para la carga de un vehículo a efectos de que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental.
- ✓ Título II, capítulo 8: La regulación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes Normas de comportamiento en la vía para conductores, pasajeros y peatones (Título III), donde se encuentran importantes disposiciones referentes a la circulación peatonal, la conducción de vehículos, restricciones al tránsito de vehículos de transporte público, al tránsito de ciclistas y motociclistas, a la movilización de animales, a la clasificación y uso de las vías, a los límites de velocidad, a las señales de tránsito y a mecanismos de control de tránsito.

- ✓ Art 106 y 107: Es de resaltar entre estos, la regulación de límites de velocidad prevista, donde se dispone que en vías urbanas las velocidades máximas serán determinada y señalizada por la autoridad de tránsito competente, pero en ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora, y en carreteras nacionales y departamentales, las velocidades autorizadas, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, sin sobrepasar los 120 kilómetros por hora. (Modif. Ley 1239 de 2008)
- ✓ Título IV: Finalmente, todo un régimen sancionatorio en el que se establecen las sanciones y los procedimientos, por vulneración a las disposiciones del código, así como la ejecución de las multas y la destinación de los recursos que estas generan.

- **Congreso de la República de Colombia (2006) Ley 1005.** Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 Esta Ley que desarrolla el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT-.
 - ✓ Artículo 8° de la ley 769 de 2002, contiene disposiciones sobre la sostenibilidad del RUNT, tarifas, métodos y sanciones, estableciendo para el efecto.

- **Ministerio de Transportes (2009) Ley 131.** Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales
 - ✓ Artículo 3°: La profesionalización de la actividad de agente de tránsito y transporte y a la necesidad de que se brinde una formación académica integral a los agentes, para lo cual se dispone que los organismos de tránsito podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación académica o contratar con universidades públicas reconocidas.

- ✓ Artículo 4°: La delimitación de las jurisdicciones de las distintas autoridades de tránsito, sin perjuicio de la colaboración que deben prestarse.
 - ✓ Artículo 5°: Las funciones generales confiadas a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales, siendo de carácter permanente las tareas de policía judicial, la educativa, la preventiva, la de actuar en forma solidaria y la de vigilancia cívica.
 - ✓ Artículo 6°: La determinación de que la profesión de agente de tránsito pertenece a la carrera administrativa y la fijación de los distintos grados de la misma.
 - ✓ Artículo 7°: La determinación de los requisitos para poder ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales.
 - ✓ Artículo 9°: La responsabilidad de los cuerpos de tránsito de velar por su moralización, para lo cual se establece su obligación de crear tribunales o comités de ética para que emitan conceptos que deben ser atendidos por los jefes de las dependencias de tránsito.
 - ✓ Artículo 10: La obligación de los cuerpos de tránsito de desarrollar sistemas de participación ciudadana, para orientar y supervisar las relaciones entre la ciudadanía, los agentes de tránsito de las Entidades Territoriales y las autoridades administrativas.
- **Ministerio de transportes (2011) Ley 1503.** Art 12 Por lo cual se promueve lo formación de hábitos, comportamientos y conductos seguros en lo vía y se dictan otros disposiciones", ordenó o todo entidad, organización o empresa del sector público o privado que poro cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades poseo, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores o diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- ✓ Artículo 4º: Orientar y apoyar, coordinadamente con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.
 - ✓ Artículo 10: Desarrollar coordinadamente con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud, con apoyo del Fondo de Prevención Vial, los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.
- **Ministerio de Transportes (2013) Decreto 2851.** Busca otorgar instrumentos o herramientas para que todas las entidades, organizaciones o empresas, formulen su plan estratégico, es decir tracen el mapa o ruta mediante la cual promoverán unas acciones, enmarcadas en tiempos, recursos y actores concretos, conducentes a garantizar un aporte significativo para la reducción de las altas tasas de accidentes de tránsito a lo largo y ancho del territorio nacional.
 - **Ministerio de Transportes (2013) Ley 1702.** Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.
 - **Ministerio de Transportes (2014) Resolución 1565.** Metodología para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que poro cumplir sus fines misionales 'o en el desarrollo' de sus actividades poseo, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no

automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

- **Ministerio de Transportes (2015) Decreto 1906.** Por el cual se establece que Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de junio de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- **Ministerio de Transportes (2015) Decreto 1079.** Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Artículo 1.1.2.2. Fondo Nacional de Seguridad Vial. Es una cuenta especial de la Nación, sin personería jurídica, ni estructura administrativa, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística, para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
 - ✓ Artículo 1.1.3.3. Consejo consultivo de seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento con los sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial.

5.4. Marco Conceptual.

El estudio de caso se encuentra dentro de un lenguaje descriptivo, de acuerdo a esto se realiza una metodología utilizando un conjunto de conceptos básicos que se revisaran a continuación.

- **Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Es el documento 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 de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posibles evitar o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
(Ministerio de transportes, 2013, p.2.)
- **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 en las vías. (Ministerio de transportes, 2013, p.2.)
- **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.
(Ministerio de transportes, 2014, p. 4.)
- **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 (Ministerio de transportes, 2014, p. 4.)
- **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 (Ministerio de transportes, 2014, p. 5.)

- **Accidente de Trabajo:** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transportador lo suministre el empleador. (Ministerio de transportes, 2014, p. 5.).
- **Riesgo:** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible (Ministerio de transportes, 2014, p. 5.)
- **Amenaza:** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto periodo de tiempo en un sitio dado (Ministerio de transportes, 2014, p. 5.)
- **Vulnerabilidad:** Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse (Comité nacional del conocimiento del riesgo, 2017 p.6.).
- **Peatón:** Persona que transita a pie por una vía.
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (Ministerio de transportes, 2014, p. 7.)

- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (Ministerio de transportes, 2014, p. 7.)
- **ARL:** La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral (Ministerio de transportes, 2014, p. 7.)
- **Estrategia:** Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento (Ministerio de transportes, 2014, p. 7.)
- **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permiten el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (Ministerio de transportes, 2014, p. 7.)

5.5. Marco metodológico de la investigación.

- **Paradigma.**

Se define un enfoque de investigación de tipo mixto, esto refiere un conjunto de procesos de recolección y análisis de datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o una serie de investigaciones para responder al fenómeno. Lo que aplicaría al desarrollo de esta investigación, dado que es un fenómeno complejo en el cual nos ayudaría a tener una perspectiva más amplia y profunda del planteamiento del problema.

- **Tipo De Investigación.**

La formulación del Plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A. se realizará por medio de un estudio descriptivo, ya que estos se limitan a señalar las características particulares y diferenciadoras de algún fenómeno o situación en particular y tienen como objetivo predecir acontecimientos, así como también establecer relaciones entre variables y son orientadas por una hipótesis. Se menciona en uno de los objetivos específicos realizar el diagnóstico de la situación actual de la empresa, es decir, estudiar el contexto actual de la organización en materia de seguridad vial para la prevención de la accidentalidad y como se ven directa o indirectamente afectados por riesgo de tránsito vial.

Adicional a esto permite identificar aspectos particulares y diferenciadoras que soporte la implementación de cada uno de los estándares requeridos en la documentación e implementación del plan estratégico de seguridad vial, para la empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A.

- **Fases.**

Tabla 1. Fases De Elaboración Del PESV.

OBJETIVO ESPECÍFICO	FASES DEL ESTUDIO
Realizar el diagnóstico de la situación actual de la empresa, recolectando información de las investigaciones de accidentes y estadísticas de accidentalidad durante los últimos cinco años.	Recolección de datos mediante encuesta y/o cuestionario, y/o reportes e informes históricos.

Identificar los riesgos a los cuales está expuesto los conductores en la prestación de servicio de transporte de carga.	Diagnóstico de los riesgos presentes en cada una de las actividades. Valoración y control de los riesgos identificados
Elaboración del Plan Estratégico de seguridad Vial basados en la Resolución 1565 del 2014.	Ejecutar diseño documental de acuerdo a los lineamientos establecidos en la normatividad vigente

FUENTE: AUTORES

5.6. Recolección de La Información.

- **Encuesta De Seguridad Vial.**

La encuesta de seguridad vial acata los lineamientos establecidos en la resolución 1565 de 2015, permitiendo conocer la percepción de los colaboradores de CAPITALES ASOCIADOS S.A. en temas de seguridad vial para posteriormente realizar el diagnóstico de dicha entidad. Ésta fue elaborada para 27 colaboradores directos (conductores) de CAPITALES ASOCIADOS, a través de la plataforma Google formularios y consta de los siguientes criterios:

En primera instancia se identifican los datos básicos del trabajador como nombres y apellidos, número de identificación, edad, ciudad, género, y dirección de residencia. En segunda instancia se pregunta el rol dentro de la organización como cargo, si tiene licencia de conducción, si conduce su propio vehículo, la frecuencia con que realiza desplazamientos en misión, que medios de desplazamiento utiliza de casa a trabajo, si

dichos desplazamientos son planificados por la empresa o por el mismo colaborador, y los factores de riesgo identificados en el trayecto desde el hogar hacia el trabajo.

En tercera instancia, se evalúa la accidentalidad que han tenido los colaboradores en los últimos cinco años y se pregunta en caso de ser afirmativo describir brevemente las circunstancias del accidente.

A continuación, En la tabla 2, se muestra la encuesta elaborada para los colaboradores de CAPITALES ASOCIADOS S.A.

Tabla 2. Encuesta Riesgos Viales.

ENCUESTA PANORAMA DE RIESGOS VIALES
1.. Nombre y Apellidos
2. Número De Identificación
3. Ciudad
4. Edad
5. Dirección De Residencia
6. Género
7. Cargo
8. Tiene Licencia De Conducción

SI
NO
9. Conduce Su Propio Vehículo
SI
NO
10. Con qué frecuencia Realiza Desplazamientos En Misión?
A diario
Alguna vez a la semana
Una o dos veces al mes
Varias veces al año
Ninguna
11. Los Desplazamientos En Misión Son Generalmente Planificados Por
La Empresa
Yo mismo los programo
12. Ha Tenido En Los Últimos Cinco Años Accidentes De Tránsito, Produciéndose Daños Materiales Pero No Personales
SI
NO
13. Con Cuanto Tiempo De Antelación Suele Prever Los Desplazamientos En Misión?
14. Qué Medio De Transporte Utiliza Para Los Desplazamientos Casa – Trabajo
A pie
Carro Particular
Moto
Bicicleta

Transporte Público
15. Tiempo Promedio Diario Que Utilizo Para Desplazarme Entre Mi Lugar De Trabajo y Domicilio (Trayecto Ida y Vuelta)
16. Número De Kilómetros Diarios Entre Mi Lugar De Trabajo y Domicilio
17. Principales Factores De Riesgo Con Los Que Se Encuentra Mientras Realiza El Trayecto Ida y Vuelta (Trabajo – Domicilio)
18. Causas Que Motivan El Riesgo (Indique Los Que Considere Más Recurrentes)
Intensidad del tráfico
Condiciones climatológicas
Tipo del vehículo
Estado del vehículo
Organización del trabajo
Su propia conducción
Otros conductores
ACCIDENTALIDAD
19. ¿Ha Tenido En Los Últimos Cinco Años Accidentes De Tránsito?
SI
NO
20. Describa Brevemente Las Circunstancias

FUENTE: AUTORES

- **Fuentes Primarias.**

Se obtiene información directa, por parte del personal que labora actualmente en la organización específicamente el área de gestión humana.

- **Fuentes Secundarias.**

Tabla 3. Fuentes Secundarias

FUENTE	INFORMACIÓN QUE CONTIENE	AUTOR
Instituto Nacional De Higiene y Seguridad	Sumario	OIT
Secretaria General De Las Naciones Unidas	Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020.	Ban Ki Moon
Alcaldía De Bogotá	Normatividad	Presidencia De La República
OIT	Cuestiones Prioritarias De Seguridad y Salud En El Sector Transporte Por Carretera	Departamento De Políticas Sectoriales

FUENTE: AUTORES

Población: La población total para el desarrollo del proyecto son 26 (Totalidad de conductores) de vehículos de carga masiva y su licencia de conducción es 3S3.

Criterios De Inclusión y Exclusión De La Muestra:

- **Criterios De Inclusión.**

Los criterios para la selección de colaboradores es que sean conductores de vehículos de carga masiva de la organización.

- **Criterios De Exclusión.**

No se deberá incluir a colaboradores que no tengan licencia de conducción, ni aquellos que sean netamente administrativos dentro de la organización.

Técnicas: Se ha utilizado la técnica de la encuesta con aplicación del cuestionario como instrumento para la identificación de los factores de riesgo a los cuales se encuentran expuestos los conductores de la organización.

Procedimientos: Los procedimientos requeridos para la implementación del proyecto son:

- Procedimiento de diagnóstico inicial, identificando tasa de accidentalidad, causas identificadas.
- Procedimiento de identificación y control requerido para la mitigación de los riesgos en seguridad vial.
- Procedimientos de documentación de los estándares requeridos según la metodología de requisitos del Plan estratégico de Seguridad Vial.

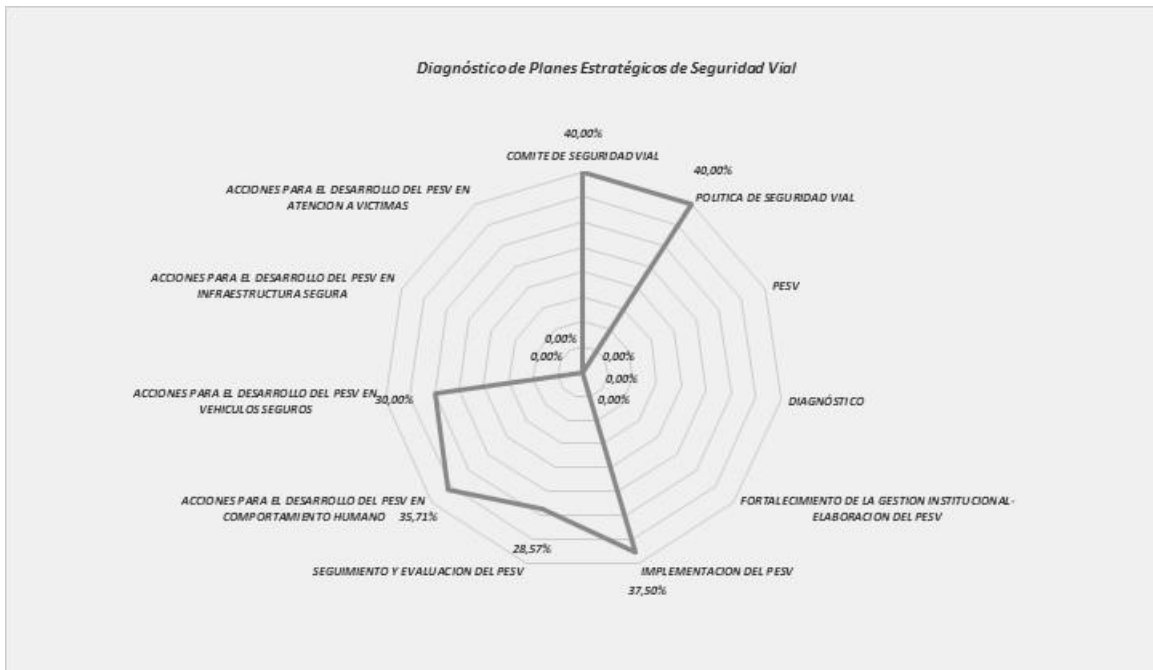
Imagen 4. Diagnóstico PESV CAPITALES ASOCIADOS.

Ir a Diagnóstico de Planes Estratégicos de Seguridad Vial

Elemento	Puntaje Posible	Puntaje obtenido	% Implementación
COMITE DE SEGURIDAD VIAL	30	12	40,00%
POLITICA DE SEGURIDAD VIAL	10	4	40,00%
PESV	2	0	0,00%
DIAGNÓSTICO	8	0	0,00%
FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL- ELAB	4	0	0,00%
IMPLEMENTACION DEL PESV	8	3	37,50%
SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PESV	14	4	28,57%
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORT	28	10	35,71%
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHICULO	10	3	30,00%
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN INFRAESTR	10	0	0,00%
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCION	6	0	0,00%
Total	130	36	27,69%

Fuente: AUTORES.

Imagen 5. Diagnóstico PESV CAPITALES ASOCIADOS



Fuente: AUTORES.

Los resultados obtenidos obedecen a una serie de no conformidades distribuidas en cada línea estratégica propuesta; las cuales se explicarán de manera breve a continuación:

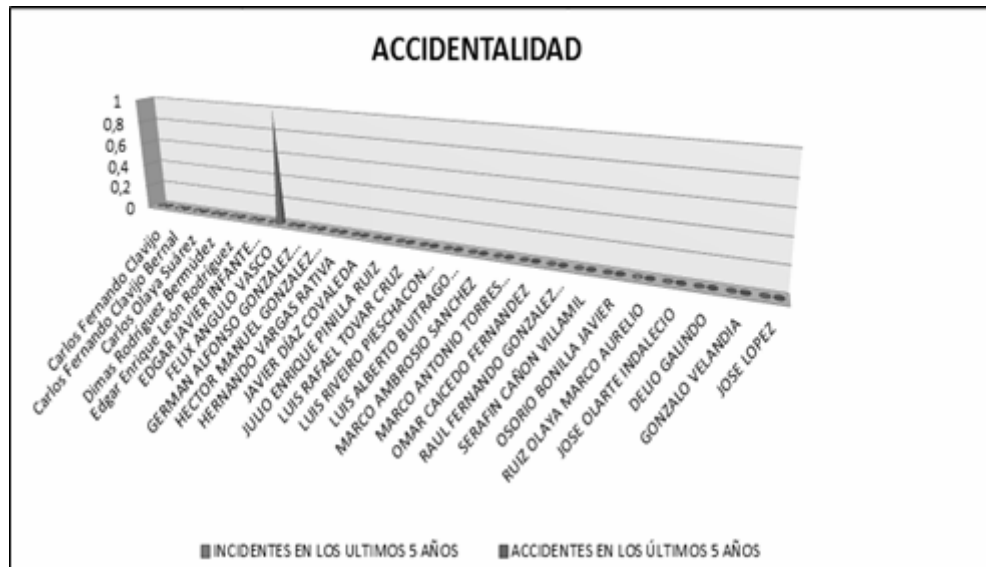
- **Comité de seguridad vial**, en esta línea se obtuvo un cumplimiento de un 40%, dado que sólo se cuenta con el acta de conformación, se establecieron documentalmente las actividades que se debían desarrollar, se tiene definido la periodicidad de reunión del comité y se documentó la visión, alcance y objetivos del PESV, pero se quedó en la parte documental no se ha ejecutado ninguna de las actividades establecidas.
- **Política de seguridad vial**, se tuvo un cumplimiento del 40%, solo se documentó la política de seguridad vial, no se han realizado actividades de divulgación a los empleados, ni está publicada en ningún sitio de la empresa.
- **PESV**, El resultado fue de 0% de cumplimiento no se ha divulgado a todos los empleados los lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la evolución de sus resultados y planes de mejora generados del plan.
- **Diagnóstico**, la calificación de este aspecto fue 0% de cumplimiento, dado que no se cumplió con el análisis del contexto, identificando las actividades, los desplazamientos, la infraestructura y todo aquello que puede generar riesgos para la organización, no se cuenta con el panorama y análisis de riesgos viales, no se ha realizado la encuesta que permite realizar la identificación de conductas de conducción y el entorno.

- **Fortalecimiento de la Gestión Institucional**, el cumplimiento en este estándar es de 0%, no se ha realizado ninguna identificación del riesgo y por lo tanto no se tienen identificado ninguna actividad de control de prevención sobre los mismos
- **Implementación Del PESV**, El Cumplimiento de este estándar fue de 37,5 % debido a que no se ha asignado el tiempo y los recursos necesarios por parte de la alta dirección para dicha implementación, como también carece de divulgación de lineamientos y acciones a seguir para la implementación del PESV.
- **Seguimiento y Evaluación del PESV**, el resultado de este estándar quedo en un porcentaje de cumplimiento de 28,57%, no se han establecido los indicadores para medir el grado de implementación del PESV, no se tiene documentado en su totalidad el manual requerido, no se han realizado auditorías internas con alcance de evaluación del PESV, la participación del personal es nula, debido a que no se ha realizado un proceso de inducción o divulgación del contenido del PESV, y no se genera una respuesta oportuna en los casos de presentarse eventos de incidentes o accidentes de tránsito.
- **Acciones Para El Desarrollo del PESV en Comportamiento Humano**, la calificación de este aspecto es de 36%, no se cuenta con un procedimiento documentado de selección de conductores ni se tiene en cuenta las pruebas prácticas y teóricas que se le deben aplicar tanto en el momento de ingreso como periódicamente, se tienen documentadas las políticas de control de alcohol y drogas, la de velocidad, pero no se tienen documentadas las políticas regulatorias de velocidad, uso de cinturón de seguridad, no uso de equipos móviles de comunicación, uso de elemento de protección y adicional a esto las políticas documentadas o han sido divulgadas al personal y no se realiza seguimiento a los controles de establecidos en ellas.

- **Acciones Para El Desarrollo Del PESV En Vehículos Seguros,** El resultado de cumplimiento de este estándar fue de 30 %, debido a que sólo se lleva un registro de los vehículos sobre las fechas para la documentación requerida, no se cuenta con documentación del plan de mantenimiento preventivo de los vehículos.
- **Acciones Para el Desarrollo del PESV En Infraestructura Segura.** El cumplimiento de este estándar es de 0%, no se ha realizado ninguna de las actividades requeridas como son realizar la revisión del entorno en el que se desarrolla las actividades de operación, no se documenta los incidentes y accidentes que se han presentado y no se han realizado el estudio de las rutas por las cuales se presta el servicio de transporte.
- **Acciones Para El Desarrollo Del PESV En Atención a Víctimas, El** cumplimiento de este estándar es del 0%, debido a que ninguna de las actividades se ha ejecutado. No se tiene establecido un protocolo de atención de accidentes, ni un procedimiento claro para la investigación de incidentes y accidentes de tránsito.

Por otro lado, de acuerdo a la encuesta realizada se obtienen los siguientes resultados como se muestra en la imagen 6 a continuación:

Imagen 6. Accidentalidad CAPITALES ASOCIADOS



Fuente: AUTORES

Con base a los datos arrojados por la gráfica, se observa sólo 1 accidente sufrido por los conductores de la organización durante los últimos 5 años. Por otro lado, no se han reportado incidentes por parte de los colaboradores.

Imagen 7. Medios De Desplazamiento Colaboradores.



Fuente: AUTORES

En esta gráfica se establecen los porcentajes de los medios de desplazamiento utilizados por los colaboradores de CAPITALES ASOCIADOS S.A. Se puede deducir que el transporte más utilizado es el transporte público con un 92%, seguidamente de las motocicletas con un 8%. Los trayectos a pie, en bicicleta y en vehículo particular cuentan con un 0% de uso.

Imagen 8. Factores De Riesgo Trabajo – Domicilio.



Fuente: AUTORES

En la gráfica anterior se observa que en la inseguridad juega un papel importante en el desplazamiento diario de los colaboradores afectando el desarrollo de las actividades con un 54%, seguido de la intensidad del tráfico con un 46%.

7. Metodología.

8. Costos – Beneficios.

Tabla 4. Costo Diseño PESV.

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	COSTO
Especialistas	1	\$30.000.000
Publicación de políticas de Regulación	3	\$100.000
Formación de conductores	26	\$2.300.000
Impresión de formatos	1000	\$ 2.400.000
Software de control operativo	26	\$12.500.000
Puestos de control físico	11	\$20.000.000
Análisis de ruta (Bogotá - Cartagena y Bogotá - Buenaventura) ida y regreso	2	\$ 1.500.000
Pruebas de alcohol (alcoholímetro)	1	\$ 2.000.000
Señalización y Demarcación	1	\$100.000
Capacitación Plan de emergencia	26	\$300.000

FUENTE: AUTORES.

Los beneficios que tiene el diseño del plan estratégico es principalmente contar con la estructura para dar cumplimiento al requisito legal establecido en el Decreto 1565 del 2014,

si la empresa adopta el diseño su implementación estará en corto plazo, evitando sanciones económicas por parte de la autoridad competente.

Otro beneficio obtenido es el de generar cultura de prevención y de autocuidado, se minimizarán los accidentes viales, se garantizará el bienestar de los colaboradores, de sus familias y de la sociedad en general.

9. Conclusiones.

La apuesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial es responsabilidad de la empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A. para llegar a ser reconocida como una organización que se preocupa por minimizar los riesgos de accidentalidad vial y garantizar el bienestar de todos los actores involucrados.

Teniendo en cuenta la importancia del transporte de carga en la economía de nuestro país, y que la seguridad vial contribuye a la prevención de accidentes en la medida en que se cumplen las normas de tránsito y se desarrolla la inteligencia vial como un ejercicio de corresponsabilidad en cada uno de los involucrados, el diseño y elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial permitirá a la organización dar cumplimiento a lo dispuesto en la resolución 1565 de 2014 y otros requisitos expedidos por el Ministerio de Transporte para aportar al crecimiento de nuestra economía.

Una vez realizado el diagnóstico y la encuesta de la empresa CAPITALES ASOCIADOS S.A. se obtuvo como resultado que, la accidentalidad vial es considerablemente baja durante los últimos cinco años, teniendo en cuenta que la compañía está constituida desde el año 2013, y el nivel de formación es mínima en cuenta a técnicas de prevención, cumplimiento de estándares mínimos de seguridad y control de las operaciones. Los principales riesgos entre los cuales los conductores se encuentran expuestos según la

encuesta realizada y la percepción de los mismos son el gran flujo vehicular y la inseguridad que se encuentran en los desplazamientos en misión. La estructura requerida en cada uno de los roles desde la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, genera dentro la compañía un compromiso en cada una de las áreas que pueden impactar positiva o negativamente, dependiente de su compromiso y control por garantizar el desarrollo de las medidas a cumplir. De acuerdo al marco del contexto de la organización y el estudio desarrollado en el presente plan, el logro de resultados satisfactorios, el direccionamiento adecuado y el desarrollo de manera oportuna de las actividades contempladas, son de vital importancia tomando como base que la organización está comprometida con la prevención y minimización de los accidentes viales y el bienestar de sus colaboradores.

10. Recomendaciones.

La organización debe garantizar la implementación de los cinco pilares del PESV establecidos en la resolución manteniendo el equilibrio entre cada uno de ellos, en la medida en que se prevenga una fuente de riesgo. Teniendo en cuenta que la prevención de la accidentalidad juega un papel importante en el normal funcionamiento de los procesos de CAPITALES ASOCIADOS, es fundamental la asignación de los recursos necesarios para la implementación del presente Plan Estratégico De Seguridad Vial como también las actividades concernientes a dicho plan. Se debe realizar un seguimiento por parte de personal competente dentro de la organización para la mejora continua. Se recomienda establecer e implementar un programa de capacitación eficaz, donde se forme de manera avanzada a los conductores en temas de conducción eficiente y se ejecuten entrenamientos en campo simulando por ejemplo situaciones reales de emergencia.

11. DISEÑO DOCUMENTAL.

12. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

12.1. Alcance.

En el plan estratégico de seguridad vial se encuentran los planes y acciones a realizar por parte de la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA**. A los trabajadores directos, que tienen el ROL de; conductor.

12.2. Visión.

CAPITALES ASOCIADOS SA será reconocida por su compromiso y acciones permanentes a favor de la seguridad vial, tanto al interior de la entidad como a nivel comunitario y contribuirá de manera excepcional al logro de los objetivos del estado, en materia de seguridad vial orientando la conducta humana hacia una convivencia armoniosa, responsable y de mutuo respeto entre todos los usuarios de la vía.

12.3. Directrices de la alta Dirección.

La alta dirección establece el equipo de trabajo, revisando cada uno de los lineamientos establecidos en la resolución, con el fin de dar cumplimiento a cada uno de los requerimientos establecidos, es por esta razón que determina que su comité de seguridad vial debe estar liderada por el personal que actualmente trabaja en la compañía

El establecimiento del Comité de Seguridad Vial tiene la responsabilidad de diseñar, definir, programar y gestionar, todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013, y la resolución 1565 del 2014, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.

El equipo de trabajo definido por la alta dirección, formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial.

El establecimiento del Comité de Seguridad Vial o Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que diseñará, definirá, programará, gestionará, etc., todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.

13. Comité De Seguridad Vial

El equipo de trabajo definido por la alta dirección, formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, el comité es conformado por la Alta Gerencia y determina esta responsabilidad a sus Dueños de proceso.

Anexo 1: Acta de Designación.

13.1. Objetivos del comité de seguridad vial.

El objetivo de la conformación del Comité de Seguridad Vial es diseñar, ejecutar, implementar y hacer seguimiento. Con la finalidad de crear conciencia sobre la Seguridad Vial en sus conductores, motociclistas, ciclistas y peatones.

13.2. Integrantes Del Comité de Seguridad Vial.

CAPITALES ASOCIADOS S.A conforme el comité de seguridad vial el XX de XXXXX del 20XX, su constitución, organización e implementación se evidencia.

PRINCIPAL	CARGO	TELÉFONO

ANEXO 2: ACTA DE CONFORMACIÓN.

13.3. Roles y funciones de los integrantes.

- **Funciones del comité de seguridad vial**
- Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Determinar y aprobar el plan de capacitaciones anual.
- Determinar las auditorías de seguridad vial requeridas.
- Determinar las campañas y acciones de acompañamiento y divulgación del Plan estratégico de seguridad vial (PESV).
- Aprobar el cronograma de las actividades establecidas en el PESV.
- Actuar como instrumento de vigilancia para el cumplimiento la política y el Plan estratégico de seguridad vial.
- Investigar las causas de los eventos en donde los conductores y los vehículos se vean involucrados.
- Programar y realizar auditorías

13.4. Roles y funciones dentro de la organización

Las Directivas de la organización deben:

- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan estratégico de seguridad vial.
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entienda, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y documentos relacionados aplicables.
- Protocolo de atención de víctimas
- Elaboración de Medevac
- Inspecciones vehiculares
- Informe de indicadores

Estas funciones asignadas se encuentran documentadas y divulgadas en los respectivos cargos, mediante el manual de funciones.

13.5. Funciones de auxiliar operativo.

- Inspecciones de vehículos
- Aprobación y contratación de vehículos
- Coordinación de jornadas de tránsito
- Seguimiento vehicular
- Elaboración de ruto gramas

- Identificación de rutas críticas
- Programación y ejecución del programa de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos propios.
- Inspección vehicular

13.6. Funciones del coordinador de gestión humana.

- Selección de personal cumplimiento los protocolos establecidos en los procedimientos
- Contratación de personal (afiliaciones, contratos, liquidaciones)
- Asignación de exámenes médico de ingreso periódicos y de retiro
- Asignación de pruebas teórico practicas
- Elaborar plan de capacitación
- Asignación y seguimiento al cumplimiento del programa de capacitación

13.7. Frecuencia de reuniones del comité de s.v.

La alta gerencia establece que los integrantes del comité se reunirán **TRIMESTRALMENTE** para discutir y analizar el avance en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

14. Responsable del plan estratégico de seguridad vial.

14.1. Responsable del PESV.

La dirección de la empresa **CAPITALES ASOCIADOS SA** con **NIT 860402876- 0** después de revisar el cargo y habilidades de los integrantes del comité, asigno al responsable del Plan Estratégico de Seguridad

Vial **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** identificado con **CC XXXXXXXXXXXX** como responsable del plan estratégico de seguridad vial. Quien será la persona encargada de velar por que todas las actividades planteadas en este Plan se ejecuten, logrando de esta manera prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Nombre: _____

Cargo: _____

Teléfono: _____

14.2. Idoneidad del responsable del PESV.

Al responsable del Plan estratégico de Seguridad Vial, se le capacita a cerca del tema correspondiente, de igual forma la compañía considera importante que cada jefe de área teniendo en cuenta la importancia de cumplimiento de cada una de las actividades se les proporciona la capacitación requerida.

14.3. Política de seguridad vial.

La empresa **CAPITALES ASOCIADOS SA** con **NIT.860402876-0** cuenta con una política de seguridad vial documentada.

14.4. Política de seguridad vial.

CAPITALES ASOCIADOS SA, se compromete a establecer actividades de promoción y prevención de accidentes en vía pública, por tanto, todas las personas que laboran en la Empresa y los contratistas son responsables en la participación de las actividades que programe y desarrolle la compañía: a probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan

afectar la integridad física, mental y social de los funcionarios, contratistas, la comunidad en general y el medio ambiente.

Para cumplir este propósito de **CAPITALES ASOCIADOS SA.**, se basa en las siguientes medidas:

- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la ley 769 de 2002, que se enmarca en principios de seguridad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.
- **CAPITALES ASOCIADOS SA** vigilará la responsabilidad de los contratistas en el mantenimiento preventivo y correctivo, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de sus vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños al individuo o a terceros.
- Establecer estrategias de concientización a los funcionarios a través de capacitaciones de orientación a la prevención de accidentes de tránsito y respeto por las señales de tránsito vehicular, que permitan la adopción de conductas proactivas frente al manejo defensivo.

La gerencia destinará los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a ésta política.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Representante Legal

ANEXO 3: POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.

- **DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.**

La política de seguridad vial se divulga de la siguiente forma:

- Las políticas de publican en las instalaciones
- Elaboración de folleto

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA** puede evidenciar que realizado la divulgación de la Política de Seguridad Vial. Ha el personal propio de la compañía realizando un proceso de inducción y re-inducción.

Realiza una capacitación sobre plan estratégico de seguridad vial la respectiva divulgación de la política de seguridad vial y de igual forma se entrega un folleto.

Para el personal tercero se realiza una capacitación sobre plan estratégico de seguridad vial la respectiva divulgación de la política de seguridad vial.

15. Diagnostico - caracterización de la empresa.

- **Actividad económica.**

Actividades que realiza: Transportes de Carga

Servicios: Servicio de Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Segmento: Transportador

Tamaño: Pequeña de Empresa

CIU: 4923

SECTOR ECONOMICO	Transporte	SECTOR	Privado
DEPARTAMENTO	Cundinamarca	CIUDAD	Bogotá

DIRECCION	Calle 18A # 69F - 06	TELEFONO	2948100
NUMERO DE TRABAJADORES	27	ARL	SURA

15.1. Análisis de la empresa.

Se realiza el análisis de la empresa basado en la encuesta realizada a todo el personal, donde se identifica el medio de desplazamiento y los riesgos a los cuales está expuesto el personal teniendo en cuenta las actividades en misión y en itinere.

ANEXO 4: ENCUESTA.

15.2. Servicios Que Prestan.

Servicios: Transporte de carga Seca, líquida, productos químicos e hidrocarburos.

Los servicios que presta la compañía son de transportes de mercancía a nivel nacional y urbano en territorio colombiano, para desarrollar este tipo de tarea se requiere que personal de las diferentes áreas se desplacen para hacer el ofrecimiento de transporte de mercancía a las instalaciones de clientes y plantas.

15.3. Población de personal

- **Tamaño de la empresa:** 27 Trabajadores

- **Clasificación del personal según su Proceso dentro de la empresa.**

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	CANTIDAD
Administrativo	1
Operativo	0
Comercial	0
Conductor	26
Total	27

- **Cantidad de empleados:**

TIPO	CANTIDAD DE EMPLEADOS
Directos	27
Indirectos	0
Contratistas (conductores)	0
Total	27

- **Tipo de vehículos utilizados para los desplazamientos:**

TIPO DE VEHICULO	
Buses, microbuses	12
Automóviles	15
Motos	0
Otros cual (compartido servicio público y particular)	0
Total	27

- **Clasificación del personal según su rol dentro de la vía.**

ROL DENTRO DE LA VIA	CANTIDAD
Conductor	27
Motociclista	0
Pasajero	0
Total	27

- Tipo de desplazamientos de misión.

DESPLAZAMIENTOS DE MISION DE EMPLEADOS	CANTIDAD
Internos	0
Externos	27
Total	27

DESPLAZAMIENTOS DE MISION DE CONTRATISTAS	CANTIDAD
Internos	0
Externos	0
Total	0

- Tipo de desplazamientos in-itinere.

DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE	CANTIDAD
Casa-Trabajo	27
Trabajo -Casa	27
Total	54

15.4. Vehículos automotores de la compañía.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA** diseña un instructivo para la contratación de los vehículos.

VEHICULOS PROPIOS			
TIPO	MARCA	MODELO	CANTIDAD
TRACTOCAMION 3 TROQUES	Kenworth	2002	1
		2003	3

	2006	4
	2007	1
	2008	1
	2011	2
	2012	3
	2013	7
Súper Brigadier	1968	1

15.5. Ciudad de operación.

SUCURSAL 1	
Nombre de la sede	CAPITALES ASOCIADOS SA
Departamento	BOGOTA
Ciudad	BOGOTA
Dirección	Calle 18A # 69F - 06

16. Mecanismos de contratación Vehículos.

La compañía realiza toda la prestación del servicio con vehículos propios, garantizando la prestación del servicio.

17. Mecanismos de contratación de conductores.

CAPITALES ASOCIADOS SA cuenta con un procedimiento de selección y enganche de personal, en que se establecen cada uno de los parámetros que se deben cumplir desde el momento que realiza la contratación hasta la respectiva renuncia o despido del empleado.

18. Diagnóstico - Riesgos viales.

18.1. Encuesta / Instrumento para determinar el riesgo vial.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** realizo el siguiente formato para dar cumplimiento al requerimiento, este se va aplicando al personal cuando va ingresando con el fin de actualizar la información por medio de la encuesta.

ANEXO 4: ENCUESTA.

18.2. Riesgos viales.

La encuesta involucra aspecto en misión y en itinere, los cuales permiten identificar los aspectos de riesgos y en cuáles de las actividades se desarrolla.

18.3. Identificación riesgos viales.

Los riesgos viales de la empresa se establecen por áreas administrativa y operativa, la cual se establece bajo el procedimiento de Gestión del riesgo, la cual permite detallar cada uno de los roles asumidos por el personal y los riesgos que esto conlleva.

Anexo 5: Procedimiento de gestión de riesgo

18.4. Clasificación riesgo viales.

Se realiza la evaluación de riesgos bajo la metodología GTC- 45 identificando los riesgos por cada grupo de trabajo, calificándolo y estableciendo medidas de control y lo soportamos con el procedimiento de identificación de riesgo.

Anexo 6: Esquema de riesgos

19. Planes de acción de riesgos viales.

19.1. Definición de planes de acción factor humano.

Plan de Acción	Responsable	Costos Anuales	Viabilidad (SI/NO)
Implementación del programa de capacitaciones	Gestión Humana	\$ 2.000.000	SI
Cumplimiento al seguimiento medico	Gestión Humana	\$ 5.000.000	SI
Implementación del programa de alcohol y drogas	HSSEQ	\$ 1.000.000	SI
Seguimiento de comparendos, para el mejoramiento de hábitos de conducta	HSSEQ Aux. Operativo	\$ 2.200.000	SI

19.2. Definición de planes de acción factor vehículos.

Plan de Acción	Responsable	Costos Anuales	Viabilidad (SI/NO)
Inspección en el momento de la contratación.	Aux. Operativo	\$1.200.000	SI

19.3. Definición de planes de acción factor infraestructura segura

Plan de Acción	Responsable	Costos Anuales	Viabilidad (SI /NO)
Elaboración de ruto gramas	Operativo	\$ 5.000.000	SI
Implementación de los puestos de control físicos	Operativo	\$ 4.200.000	SI

19.4. Definición de planes de acción factor atención a victimas

Plan de Acción	Responsable	Costos Anuales	Viabilidad (SI /NO)
Plan de ayuda mutua	Operativo	\$ 3.000.000	SI
Identificación de puntos de atención	HSSEQ		
Diseños de protocolo en casos emergencia	HSSEQ		

20. Implementación de acciones del PESV.

20.1. Cronograma de implementación de planes de acción del PESV.

Se cuenta con un cronograma que describe cada una de las actividades necesarias para la implementación del PESV, en él se asigna un responsable y una fecha de cumplimiento, desde el cronograma se realiza el respectivo seguimiento de ejecución a las actividades programadas.

ANEXO 7: PLANES DE ACCIÓN.

20.2. Presupuesto para implementar el PESV.

La dirección de la empresa **CAPITALES ASOCIADOS SA** con NIT **860402876- 0** asigna un presupuesto anual. Y se le llevara un seguimiento trimestral, en este plan están incluidas las actividades establecidas como plan de acción.

ANEXO 8: PRESUPUESTO CAPITALES

20.3. Seguimiento y evaluación de planes de acción del PESV.

20.4. Indicadores del plan estratégico de seguridad vial.

En el seguimiento y evaluación del PESV implementaremos el sistema de indicadores como aquella herramienta que nos va a permitir obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el PESV, o sobre los resultados que se puedan generar, al igual que sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo. Esto nos permitirá detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del PESV a fin de introducir los correctivos del caso.

Indicadores de resultado.

Los indicadores establecidos por la compañía para evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos son los siguientes:

DESCRIPCION	DEFINICION	RESPONSABLE	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Operaciones	Reportes de incidentes y accidentes	0 incident e y/o accidente	Trimestralmente

Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de tránsito * 100	Operaciones	Reportes de accidentes en la ARL	0 %	Trimestralmente
Impacto económico de los incidentes y accidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	Operaciones	Valor del deducible a pagar.	8.500.000	Trimestralmente
Tasa de vehículos inspeccionados	Numero de vehículos inspeccionados / Numero de vehículos *100	Despachadores	Base de datos de la empresa	80 %	Trimestralmente
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100.	Coordinadora de Gestión Humana	Matriz de capacitación.	80%	Trimestralmente
Porcentaje de Investigación de accidentes.	Número de investigaciones realizadas / Total de accidentes en el período *100.	Comité de PESV	Investigación de accidentes	100%	Trimestralmente
Investigación de incidentes	Número de investigaciones realizadas / Total de	Comité de PESV	Investigación de accidentes	100%	Trimestralmente

	incidentes en el período *100.				
--	--------------------------------	--	--	--	--

□ **Indicadores de actividad.**

Los indicadores establecidos por la compañía para medir el resultado de las actividades programadas para el plan estratégico de seguridad vial son:

DESCRIPCION	DEFINICION	RESPONSABLE	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formadas en seguridad vial * 100.	Coordinadora de Gestión Humana	Matriz de capacitaciones	80%	Trimestralmente
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	Número de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados * 100	Director de Mantenimiento	Programa de mantenimiento	90%	Trimestralmente

ANEXO 9: INDICADORES PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

20.5. Auditorias del plan estratégico de seguridad vial.

El comité de Seguridad vial es el responsable de la programación y cumplimiento del programa de Auditoria anual establecido en la compañía, se revisará el cumplimiento de los cinco pilares establecidos en la resolución Adjunto a este documento se relaciona el

programa de auditorías internas, el cronograma de auditoría a empresas externas se elaborará en el mes de Enero de cada año correspondiente para dar cumplimiento en el siguiente año transcurrido.

Según los hallazgos presentados, tendrán tratamiento de acciones correctivas o preventivas, con el ánimo que esta actividad tenga un impacto positivo ante los aspectos críticos que estén presentando un mayor riesgo de accidentalidad vial.

ANEXO 10: FORMULARIO DE AUDITORIA

20.6. Auditorias del plan estratégico de seguridad vial.

Se estableció el procedimiento de auditoría interna, en este procedimiento se describe cada una de las actividades a desarrollar en el momento de realizar la revisión del plan estratégico de seguridad vial, esta actividad se realiza mínimo una vez al año.

ANEXO 11: PROCEDIMIENTO DE AUDITORÍAS INTERNAS

21. Procedimiento de selección de conductores.

21.1. Perfil del conductor.

Para garantizar la prestación del servicio y evaluando el cargo que desarrolla el conductor con relación al manejo de vehículos, la carga, y el cliente se estableció el perfil que permite que se genere un compromiso en la prestación del servicio ofrecida por la empresa, en el perfil se describe los requerimientos mínimos con los que debe contar un conductor para ser contratado.

ANEXO 12: PERFIL DE CONDUCTOR.

21.2. Procedimiento de selección de conductores.

En la administración de los conductores es importante en el momento de realizar la contratación dar cumplimiento a lo establecido en el procedimiento de selección y enganche de personal, se debe garantizar que el conductor cumpla con el perfil establecido en el manual, se solicita la siguiente documentación

- Hoja de vida con registro fotográfico
- Certificado de estudios
- Certificado de formación
- Referencias personales
- Referencias laborales
- Verificación de la información
- Verificación de antecedentes
- Prueba practica
- Exámenes médicos

ANEXO 13: PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN Y ENGANCHE DE PERSONAL

21.3. Pruebas de ingreso de conductores.

21.3.1. Exámenes médicos.

CAPITALES ASOCIADOS SA Tiene documentado el procedimiento de Exámenes médicos ocupacionales basado en el profesiograma, donde se identifica los exámenes médicos para cada uno de los cargos, los conductores propios reciben la orden para los exámenes en el momento de aprobarse el proceso documental y de verificación.

Para los conductores terceros en el periodo de segundo trimestre del 2018 y primer trimestre del 2019, se iniciará un proceso de divulgación y concientización, con el fin de realizar el respectivo seguimiento al cumplimiento del mismo. Para esto se está utilizando herramientas como folletos y publicación en la cartelera de la compañía donde se les da a conocer los nuevos requerimientos.

Los resultados de estos exámenes reposan en la carpeta de cada empleado a la cual solo tiene acceso la persona de gestión humana.

El examen de ingreso está compuesto por lo siguiente:

1. Examen médico General
2. Optometría
3. Audiometría
4. Espirometría
5. Prueba psicotécnica

21.4. Pruebas de ingreso de conductores.

- **Exámenes médicos.**

CAPITALES ASOCIADOS SA Tiene documentado el procedimiento de Exámenes médicos ocupacionales basado en el profesigramas, donde se identifica los exámenes médicos para cada uno de los cargos, los conductores propios reciben la orden para los exámenes en el momento de aprobarse el proceso documental y de verificación.

Para los conductores terceros en el periodo de segundo trimestre del 2018 y primer trimestre del 2019, se iniciara un proceso de divulgación y concientización, con el fin de realizar el respectivo seguimiento al cumplimiento del mismo. Para esto se está utilizando herramientas como folletos y publicación en la cartelera de la compañía donde se les da a conocer los nuevos requerimientos.

Los resultados de estos exámenes reposan en la carpeta de cada empleado a la cual solo tiene acceso la persona de gestión humana.

El examen de ingreso está compuesto por lo siguiente:

1. Examen médico General
2. Optometría
3. Audiometría
4. Espirometria
5. Prueba psicotécnica

CARGO	EXAMEN											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Cargos administrativos	X	X										
Conductores Carrocería	X	X	X	X	X							

Examen Periódico: realizará los exámenes ocupacionales periódicos a todo su personal administrativo (labor en oficinas) cada dos (2) años y a su personal operativo (labor en campo) y operativo/administrativo (labor en campo y oficinas) cada año. Este concepto se revisará en la medida en que se actualicen o modifiquen las condiciones de trabajo existentes y de manera individual cuando el nivel de riesgo lo amerite. Los exámenes médicos se realizarán semestralmente, los que tienen vencimiento entre los meses de enero a junio se realizaran los exámenes en el mes de julio y los que tienen vencimiento de julio a diciembre se realizaran los exámenes en el mes de enero.

1. Examen médico General.
2. Optometría.
3. Audiometría.
4. Espirometria.
5. Prueba psicotécnica.

CARGO	EXAMEN											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Cargos administrativos	X	X										
Conductores Carrocería	X	X	X									

Examen de Retiro: Una vez retirado el trabajador se dará la autorización para la realización del examen de retiro el cual es de carácter voluntario. Este examen se realizará en las instalaciones de la institución prestadora del servicio.

1. Examen médico General.

CARGO	EXAMEN									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Cargos administrativos	X									
Conductores Carrocería	X									

ANEXO 14 PROCEDIMIENTO DE EXÁMENES MÉDICOS OCUPACIONALES

21.5. Idoneidad en exámenes médicos.

CAPITALES ASOCIADOS SA Cuenta con los servicios del centro de salud ocupacional especializado **Salud Ocupacional de los andes “SOANDES”**. Ellos se encargan de realizar los exámenes médicos ocupacionales, al personal a contratar por parte de la compañía, siguiendo lo establecido en el procedimiento de exámenes médicos ocupacionales.

Dentro de los exámenes médicos de ingreso requeridos se solicita el examen psicosenométrico, donde se recibe la calificación de las destrezas que tiene el conductor en el momento de realizar la simulación de la labor para la cual se va a contratar. Adicional se solicita la documentación que habilita al centro médico y al personal que realiza los respectivos exámenes como son las respectivas habilitaciones.

21.6. Prueba teórica.

CAPITALES ASOCIADOS SA realiza las pruebas teóricas a sus conductores directamente en el momento de la selección, donde se verifica conocimientos generales del vehículo que va hacer asignado y de los protocolos básicos de operación con los que debe contar el conductor.

ANEXO 15: PRUEBA TEÓRICA

21.7. Prueba práctica.

CAPITALES ASOCIADOS SA para dar cumplimiento con el requisito tiene actualmente conductores con la experiencia y confianza de la compañía debido al buen comportamiento y disciplina operacional, por ello asigna a alguno de ellos a que realice las evaluaciones prácticas de conductores nuevos y den el concepto para la respectiva contratación y se documenta para el siguiente formato.

ANEXO 16: PRUEBAS PRACTICAS

22. Capacitación en seguridad vial.

22.1. Programa de capacitación en seguridad vial.

La empresa **CAPITALES ASOCIADOS SA.** Tiene establecido como política que todo conductor que esté al servicio de la compañía, debe tener el curso certificado de Manejo Defensivo, este curso de debe renovar cada año y actualizarlo en la respectiva hoja de vida. Se llevarán a cabo capacitaciones en materia de seguridad vial. Para todos los empleados de la compañía por medio de diapositivas y entrega de folletos.

Adicional a este requerimiento se fortalecerá el programa de seguridad vial con las siguientes capacitaciones:

- Cansancio y fatiga.
- Pausas activas.
- Riesgo en el trabajo.
- Seguridad vial.
- Estilos de vida saludables.
- Actos y Condiciones inseguras.
- Herramientas del vehículo.
- Inspección General del vehículo.

El cronograma se trabaja anual, en el que se establece cada una de las capacitaciones que se realizaran nivel nacional, pero esta queda bajo ajustes según necesidades de formación que se vayan presentando en el transcurso del año, ya sea por nuevos requerimientos legales o de operación.

En el momento de la programación se tiene en cuenta las siguientes temáticas o fuentes de información

- Señales de transito
- Política de seguridad vial.

- Normatividad.
- Manejo defensivo
- Seguridad en el comportamiento
- Seguridad vial
- Si se presentan accidentes se investiga las causas y se establecen acciones que mitiguen el riesgo.

Las capacitaciones programadas tendrán una evaluación que se calificarán de la siguiente manera.

- Se elaboran cinco (5) preguntas, cada pregunta vale un (1) punto.
- En la cual la nota mínima para pasar la evaluación es tres (3) y la nota más alta es cinco (5).
- En caso de llegar a sacar una nota inferior a tres (3) en la evaluación tendrá que volver a asistir de nuevo a la capacitación.

ANEXO 17: PROGRAMA DE CAPACITACIÓN

23. Control de documentación de conductores.

23.1. Información de los conductores.

Para dar cumplimiento con la norma la empresa **CAPITALES ASOCIADOS SA** maneja un sistema de información en el cual se ingresan los datos de los conductores y vehículos propios y terceros de los conductores que prestan servicios a la institución, teniendo en cuenta los lineamientos de la Resolución 1565 de 2014.

Adicional a esto se cuenta con una matriz creada bajo los parámetros de la Resolución 1565, en la cual se cuenta con toda la información requerida.

ANEXO 18: CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES

23.2. Reporte de comparendos.

Se realiza seguimiento **MENSUAL** en la página del **SIMIT** a los conductores para verificar si el personal contratado para la prestación del servicio en el mes cometió alguna infracción.

Adicional se realiza la verificación en el **SIMUR**, en verificación mensual del **PESV**, para conocer el historial de comparendos y poder establecer actividades de prevención que se enfoquen a las causas reportadas en los comparendos.

Para dar cumplimiento a este requerimiento se asigna la función a una persona del área administrativa para que realice la verificación y genere el reporte ante el **VIGIA**, dando cumplimiento a los requisitos legales aplicables

ANEXO 19: CONTROL DE COMPARENDOS

24. Políticas de regulación de la empresa.

24.1. Protocolo de controles de alcohol y drogas.

POLÍTICA DE NO ALCOHOL, SUSTANCIAS Y JUEGOS ADICTIVOS

Es responsabilidad de **CAPITALES ASOCIADOS SA** proteger la salud, manteniendo un ambiente de trabajo seguro y productivo respetando el marco legal, para todas las personas que laboren en la compañía.

El uso de alcohol, las sustancias y juegos adictivos incrementan la posibilidad de accidentes, ausentismos, demoras, desempeño deficiente, ineficacia, una baja moral de los empleados y daños a la reputación de la compañía.

Por eso **CAPITALES ASOCIADOS SA**. En procura de un ambiente de trabajo optimo prohíbe el uso de sustancias psicoactivas o encontrarse bajo la influencia de alcohol en instalaciones o en cualquier situación de trabajo que involucre a la compañía, sus activos, sus empleados, clientes y/o proveedores.

CAPITALES ASOCIADOS SA desarrollará un programa de prevención y control de alcoholismo y uso de sustancias psicoactivas dirigido principalmente a evitar accidentes y pérdidas personales, ambientales y/o materiales.

CAPITALES ASOCIADOS SA se apoyará en las revisiones periódicas y aleatorias de los muestreos o pruebas de alcoholemia realizados en las instalaciones de la compañía, bajo los mecanismos o con equipos que dispuestos para tal fin y en caso de sospecha, se solicitará prueba confirmatoria de sangre, previo consentimiento informado.

Toda persona que trabaje para **CAPITALES ASOCIADOS SA**, está en la obligación de realizar dicha prueba, cuando se le solicite.

Las personas que al realizar la prueba arrojen resultados positivos serán remitidas a las pruebas confirmatorias inmediatamente. De corroborar el estado de alcoholemia o consumo de sustancias psicoactivas serán sancionadas disciplinariamente y suspendidas temporal o permanentemente, de acuerdo a la gravedad del caso.

CAPITALES ASOCIADOS SA. Da estricto cumplimiento a la Resolución 01956 de mayo del 2008, por lo tanto, prohíbe el consumo de tabaco en las instalaciones de la compañía.

Para dar cumplimiento a la política la empresa ha contratado los servicios de los puestos de control a nivel nacional donde se realizan las pruebas en carretera. Este proveedor es destino seguro, ellos garantizan por medio de los soportes adjuntos la competencia de su personal en la toma de las pruebas.

Adicional se cuenta con personal directo de la compañía que cuenta con la competencia para la realización de las pruebas

ANEXO 20: POLÍTICA DE NO ALCOHOL

25. Acciones a tomar cuando la prueba de alcohol es positiva.

En caso de que la prueba de alcoholimetría salga positiva esto es una causal de despido, lo cual está estipulado en el reglamento interno de la compañía y en consentimiento para la realización de prueba de alcoholemia que hace parte del contrato laboral.

En el caso de los conductores de nómina de la compañía que se encuentran en ruta, se realiza el parqueo del vehículo y se envía un conductor relevo para que continúe el recorrido.

25.1. Regulación de horas de conducción y descanso.

POLITICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.

CAPITALES ASOCIADOS SA, en su preocupación por el bienestar físico y mental de los trabajadores ha definido la presente política para prevenir, mejorar, conservar y preservar la salud de los funcionarios y su calidad de vida.

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio.

Esto es un factor importante que atenta con el bienestar y la seguridad social y familiar en toda su dimensión. Consciente de toda responsabilidad ante sus empleados, la sociedad y

el medio ambiente considera necesario enfatizar parte de la seguridad en todas sus aspiraciones.

Atendiendo lo anterior, se establecen normas y criterios de regulación de horas y descanso:

- No se sobrecargará al trabajador con más, de las horas establecidas en su turno normal de trabajo (10 Horas) para evitar fatigas, demoras en tiempos de entrega y demás percances que se puedan presentar.
- Todos los conductores de la organización deben evitar conducir bajo condiciones de fatiga, cuando se sienta enfermo, o bajo condiciones de presión emocional, en este caso debe informar al Departamento de Trafico y de allí se tomarán las medidas pertinentes.

CAPITALES ASOCIADOS SA ha designado el Recurso necesario para dar cumplimiento a esta política y espera por su parte, la colaboración de todos los funcionarios, participando activamente en los programas de sensibilización y capacitación.

ANEXO 21: POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

25.2. Políticas de regulación de la velocidad.

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos caótica y riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hoy supera el contexto laboral pues hace parte una problemática social generalizada.

La organización **CAPITALES ASOCIADOS SA**, reconoce e identifica el riesgo vial al cual se encuentran expuestos los colaboradores día a día en sus labores y en su preocupación por este factor tan importante para su ejecución de actividades diarias como

lo es el factor humano ha definido una política de regulación de velocidad para prevenir, la ocurrencia de accidentes de tránsito dentro y fuera de las instalaciones.

Por esta razón, una parte de la seguridad de la organización se enfoca en el riesgo vial, ya que es un punto crítico que debe tener una cobertura importante.

Atendiendo lo anterior, se establecen normas y criterios de uso de la velocidad, dando cumplimiento a la norma interna de la organización y externa como lo es el código de nacional de tránsito, que todo su personal deberá seguir su estricto cumplimiento en condición de empleo.

Se establece que la Velocidad Máxima permitida no debe sobrepasar los 30 km/h para los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales, en zonas escolares cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad y cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

Teniendo en cuenta los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 se establece que no se debe sobrepasar la velocidad máxima de 60 Km/h en zonas urbanas públicas y 80 km/h en zonas rurales sin embargo está permitido transitar a un máximo de 10 km/h cuando las señales de tránsito así lo indiquen.

CAPITALES ASOCIADOS SA ha designado el Recurso necesario para dar cumplimiento a esta política y espera por su parte, la colaboración de todos los funcionarios, participando activamente en los programas de sensibilización y capacitación.

La compañía ha establecido los siguientes parámetros de velocidad en operación.

TIPO DE VÍA	*LÍMITES DE VELOCIDAD	
	VEHÍCULOS PESADOS (vacío)	VEHÍCULOS PESADOS (Cargado)

Vías nacionales pavimentadas del área rural.	80	70
Vías nacionales pavimentadas del área rural (Descendente).	50	30
Vías nacionales pavimentadas del área urbana.	60	40
Vías nacionales pavimentadas del área de influencia de la operación.	60	60
Vías destapadas y vías terciarias pavimentadas del área de influencia de la operación	40	30
Zona residencial dentro de los Campos o Bloques	20	20
Lotes agrícolas, asentamientos o residencias indígenas	20	20
Zonas escolares del área de influencia de la operación	20	20
Áreas industriales, de proceso, frentes de trabajo, área de oficinas y comedores	10	10

Se realiza el seguimiento al cumplimiento de la política por medio del GPS, este genera alarmas de incumplimiento a las normas establecidas, adicional mensualmente se realiza el reporte por vehículo para garantiza la seguridad del conductor y la prestación del servicio.

ANEXO 22: POLÍTICA REGULACIÓN DE VELOCIDAD

25.3. Obligatoriedad y control del uso del cinturón de seguridad.

El personal de inspección realiza la verificación de uso del cinturón desde el punto de partida, en los puestos de control verifican el cumplimiento y los conductores firman acuerdo de seguridad.

POLITICA DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD.

CAPITALES ASOCIADOS SA, Teniendo en cuenta la normatividad legal vigente como la Resolución 19200 del 20 de diciembre de 2002, que en su artículo primero dicta:

"Todos los móviles que transiten por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, deberán portar en los asientos delanteros el cinturón de seguridad". Y su Artículo Tercero:

" El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los vehículos automotores".

La organización en cumplimiento de la normatividad ha decidido establecer su política de uso del cinturón de seguridad de esta forma pretende prevenir, mejorar, conservar y preservar el bienestar de los funcionarios, teniendo en cuenta la gravedad e implicaciones externas por no portar este elemento de seguridad, se ha decidido implementarlo internamente, como mecanismo de control desde el mismo instante en que el colaborador ya sea conductor, acompañante, o personal administrativo sale en desplazamientos misionales hasta su destino.

Para dar cumplimiento a lo anterior **CAPITALES ASOCIADOS SA** ha designado el Recurso necesario para dar cumplimiento a esta política y espera por su parte, la colaboración de todos los funcionarios, participando activamente en los programas de sensibilización y capacitación.

El personal de inspección realiza la verificación de uso del cinturón desde el punto de partida, en los puestos de control verifican el cumplimiento y los conductores firman acuerdo de seguridad.

ANEXO 23: POLÍTICA DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

25.4. Política de uso de elementos de protección personal.

CAPITALES ASOCIADOS SA. Cuenta con el procedimiento de elementos de protección personal en el cual se describe para cada carga cuales son los elementos requeridos de protección y su modo de entrega, reposición, cambio y disposición. **(Elementos de protección personal) y (Matriz de EPP).**

Se proporciona el seguimiento al uso adecuado de los EPP, con inspecciones aleatorias, capacitaciones para el personal con relación al uso y cuidado de los elementos de protección.

ANEXO 24: MATRIZ DE EPP

25.5. Política de uso de equipos bidireccionales.

POLÍTICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE.

En **CAPITALES ASOCIADOS SA** Está expresamente prohibido a los conductores el uso de equipos de comunicación móviles bidireccionalmente mientras se conduce.

Esta política esta normada en el Plan Estratégico Seguridad Vial del **CAPITALES ASOCIADOS SA** y quien viole esta disposición está sujeto a las sanciones en el Código Nacional de Transito referenciadas en la ley 769 de 2002 en su artículo 131 y en el reglamento interno de trabajo.

Se exceptúa de esta disposición aquellos eventos en que el conductor utilice el dispositivo de manos libres.

ANEXO 25: POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES

En el protocolo de comunicación se tiene establecido que el conductor no debe contestar el celular mientras conduce, por lo tanto personal operativo y de trafico revisa primero el

GPS, para evidenciar que el conductor se encuentra en lugar seguro (estacionado), para recibir llamada.

Si se requiere algo urgente se llama al conductor y este estaciona el vehículo en sitio seguro y devuelve la llamada.

Aplicara sanciones a los conductores que incumplan la política de uso de equipos bidireccionales. Lo cual se encuentra incluido en el reglamento interno y se procederá de la siguiente manera

- En caso el ser por primera vez será llamado a descargos, y sancionado por un (1) día.
- en el caso de reincidir será llamado a descargos, y sancionado por tres (3) días.

26. Mantenimiento preventivo.

26.1. Hojas de vida de los vehículos.

Para dar cumplimiento con la norma la empresa **CAPITALES ASOCIADOS SA.** Cuenta con un registro de los vehículos de flota propia. Por medio de Software, Excel y medio físico. Se cuenta con una carpeta de cada vehículo. Para los vehículos terceros se tiene un registro de forma digital.

Syscom Transporte Menu Princip... (BOGOTA D.C.)

Catálogo de vehículos

Información General | Información Administrativa | Información Adicional | Listado

Datos de propiedad:

Empresa: 330110493 GOZOTICA IT SA Tarjeta de propiedad: 001561204
 Propietario: 214678 FERRER LUIS Fecha Tarjeta Prop: 11/Abr/2008
 Poder: 330110493 GOZOTICA IT SA Lugar expedición: COTA (LACRUZ)
 Conductor: 3151417 HERNANDEZ FERNANDEZ GRACIANO
 Propiedad: PROFOO Organismo de tránsito:
 Afiliación: PROFOO Grupo de Propiedad: Ultratransito

Datos de compra:

Proveedor: Valor Comercial: 0
 Adquisición: NUEVO Fecha de compra: 08/Abr/2017 Valor Anulado: 0
 Vida útil: 0 años Fecha de Ingreso al servicio: 11/Abr/2017 Valor Asegurado: 0
 Declaración de Importación:

Seguros y vencimientos:

Número	Fecha	Vencimiento	Compañía Aseguradora		
Seguro Obligatorio	13207962630	11/Abr/2017	10/Abr/2018	WISSOTIN	SEGUROS DEL ESTADO S.A.
Responsabilidad Civil	01	11/Abr/2017	11/Abr/2018		
Revisión Técnica/DIRCOT	0116670	11/Abr/2018	11/Abr/2018		
Prueba Hidrodinámica					
Ficha de Hidrocarburos					

¡Vaya copia de seguridad de sus datos frecuentemente! [?] +Ayuda

SANCA APS | 93_02_08.L34 | TRM-v.0.0 | v.4.8.02_01/03/2018

Syscom Transporte Menu Princip... (BOGOTA D.C.)

Catálogo de Conductores

Información Personal | Información Laboral | Ingresos | Referencias | Capacitaciones | Documentos | Listado

Identificación:

Tipo: C-CADDA + Número: 3151417 Lugar Cédula: COTA (LACRUZ)
 Apellido: HERNANDEZ FERNANDEZ Nombre: GRACIANO
 Cédula: 3151417 Fecha de Expedición de Cédula:
 Fecha nacimiento: 11/Abr/1986 Edad: Estado Civil: ACU/LIBRE
 Lugar nacimiento: SAN ANTONIO DEL TIOJANA Profesión: CONDUCTOR

Grupo sanguíneo: A AB B O Factor Rh: Positivo Negativo Sexo: Masculino Femenino

Asistencia:
 Dirección: AVENIDA NAPOLÉON
 Ciudad: SAN ANTONIO DEL TIOJANA # 946
 Teléfono: 214038138 Celular: 3140141254 Ingrese Foto

Libreta Militar:
 Primera Segunda Tercera Número: 3151417 Resparto: Número:
 Fecha de Expedición: 11/Abr/2011 Doble: 15 Vigencia: 11/Abr/2018

Licencia de Conducción:
 Número: 3151417 Categoría: C2 Fecha de Emisión: 11/Abr/2018
 Lugar: PUNTA (Lundramania) Fecha de vencimiento: 11/Abr/2018
 Restricciones:

Certificado Judicial:
 Número: Estado: Vigencia:

¡Vaya copia de seguridad de sus datos frecuentemente! [?] +Ayuda

SANCA APS | 93_02_08.L34 | TRM-v.0.0 | v.4.8.02_01/03/2018

La empresa cuenta con un registro de información como placas del vehículo, número de motor, kilometraje fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario. Esta información es ingresada a la plataforma de (SYSCOM) se puede evidenciar en la hoja de vida de conductor y vehículo.

26.2. Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento.

- **Especificaciones Técnicas.**

Cada vehículo cuenta con una ficha técnica donde se conocen las especificaciones en cuanto a mantenimientos preventivos como correctivos

	TRACTOCAMIÓN		
	* PLACA	SP0020	
	* MARCA	KENWORTH	
	* LINEA	T800	
	* MODELO	2006	
* MOTOR		* CHASIS	
Cummins Isx Electronico No. 79122633		Chasis: No. 127337	
* CAJA VELOCIDADES		* DIFERENCIAL	
Ref Caja:	Fuller 16918 Con Bajos	Ref Diferencial:	Spicer 341
Embrague:	Fuller 15 1/2" 7 Resortes		
Cardan:	Tipo Pesado SPL 250		
* EJE DELANTERO		* EJE TRASERO TANDEM	
Rodamiento Interno:	Set 413 Timken	Rodamiento Interno:	Set 401 Timken
Rodamiento Externo:	Set 84 Timken	Rodamiento Externo:	Set 403 Timken
Retenedor:	370001 National	Retenedor:	20003 VDC
* LLANTAS RINES		* TANQUE DE COMBUSTIBLE	
Llantas delanteras:	Goodyear G 665 - 295/80	Características:	Tanques En Aluminio
Llantas traseras:	Goodyear G 667 - 295/80	No De Tanques:	2
Rines:	22.5 X 8.25	Galones:	1* 120 GAL
		Combustible:	Diesel

26.3. Cronograma de intervenciones de vehículos propios.

Para dar cumplimiento con la norma la empresa **CAPITALES ASOCIADOS SA.** se encuentra respaldada en el área de mantenimiento por un software que es el que administra la periodicidad del kilometraje por mantenimiento.



Vehículo nuevo:

- Los equipos nuevos con los que cuenta la compañía están respaldados por los concesionarios (Kenworth de la montaña y Cummins de los andes).
- Se realiza el control de rendimiento de los vehículos relacionando producción contra los gastos generados, este reporte se documenta mensualmente para cada vehículo.
- La compañía adquiere tracto camiones marca kenworth.

- Los vehículos kenworth vienen con los elementos de seguridad básicos como son Cinturón de seguridad de tres puntos, silla con las siguientes características: lumbar neumático ajustable, descansabrazos ajustables a 15”, recorrido del asiento adelante atrás 7”, inclinación espaldar hasta 23°, vidrios de seguridad en los parabrisas y ventanas, seguros en las puertas, luces y retrovisores acordes.

26.4. Idoneidad.

Para dar cumplimiento con la norma la empresa cuenta con un centro de mantenimiento en el cual se realiza las reparaciones básicas a los vehículos y se cuenta con la competencia de un Ing. Mecánico que garantiza los trabajos realizados en el centro de mantenimiento como en instalaciones de proveedores externos.

27. Mantenimiento correctivo.

La empresa organiza la parte documental del mantenimiento mediante carpetas por vehículo la cual contiene: registro de mantenimientos mecánicos, eléctricos, de lubricación, que nos permite tener una trazabilidad del mantenimiento realizado.

Adicional se cuenta con un registro en Excel de órdenes de compra vs facturación por vehículo que soporta cada una de las compras realizadas al vehículo.

Cuando se presentan mantenimientos correctivos, estos también son registrados en la plataforma de SYSCOM.

27.1. Protocolos en caso de fallas.

La compañía tiene una persona responsable del mantenimiento de la flota vehicular, esta persona tiene la responsabilidad de garantizar la prestación del servicio, pero si se llegasen a presentar inconvenientes en ruta nos apoyamos con el personal de los puestos de control,

contratados en el territorio nacional, ellos nos brindar el soporte requerido para la movilidad de personal (mecánicos, eléctricos) o la movilidad del vehículo a un punto destinado para el mantenimiento.

27.2. Idoneidad de las empresas.

Se cuenta con las herramientas necesarias para mantener la flota vehicular en óptimas condiciones con el fin de prevenir los riesgos mecánicos que se puedan generar. Contamos con el apoyo y asesorías de nuestros proveedores vehiculares (KENWORTH DE LA MONTAÑA, CUMMINS DE LOS ANDES.

27.3. Inspección pre operacional.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** cuenta con un protocolo para cada tipo de vehículo donde se evalúa el estado general, permitiendo determinar cualquier tipo de falla mecánica, eléctrica, o riesgo físico que pueda generar accidentes.

Se realiza seguimiento de las listas de chequeo pre operacional, MENSUAL, están van registradas en el programa de inspecciones anual.

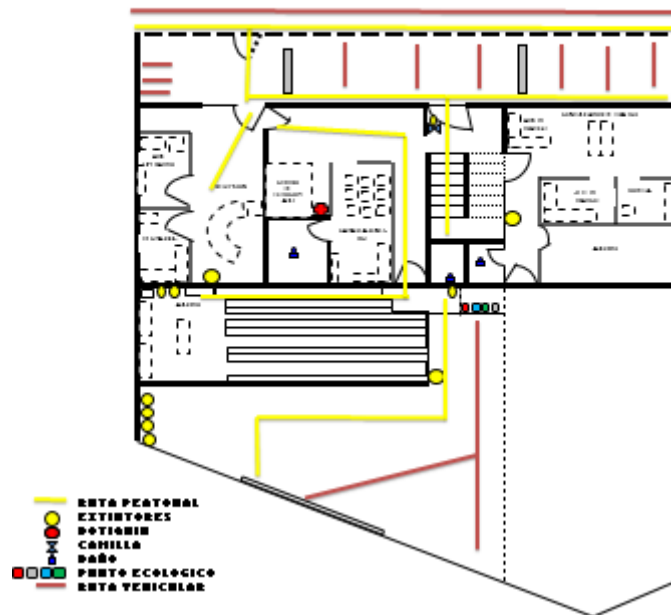
El Diligenciamiento De Esta Inspección y Reporte De Novedades, Es De Carácter Obligatorio y Debe Realizarse Dirariamente Al Inicio De Cada Operación										
Manifiesto		Origen				Destino				
Placa			Fecha De Inspección							
			Ciudad							
Nombre Del Conductor			Km Inicial							
			Km Final							
ASPECTOS A INSPECCIONAR	ITEM	Estado		Estado		Estado		Estado		
		B	M	B	M	B	M	B	M	
LUCES	Delanteras Altas/ Bajas									
	Direccionales Delanteras / Trasera									
	De Freno y Señal Trasera									
	Espijos Laterales, Convexos									
	Alarmas De Retroceso									
LIANTAS	Pito									
	Sin Abultamientos y Correcto Nivel De Aire									
ESTADO MECÁNICO	Llanta De Repuesto									
	Niveles (Aceites, Refrigerantes, Otros)									
	Revisión y Graduación De Frenos									
	Freno Principal y De Emergencia									
	Freno De Mano									
KITDEHERRAMIENTAS: 1Linterna, 2Tacos, 1Gato, 1KilDeLlaves, 1Llave Expansiva y Una Fija, 1 Destornillador De Estrella, 1 Destornillador de Pala, 1 Alicata, 1 Cruzeta, 2 Señales Reflectivas, 1 chaleco Reflectivo.										
DOCUMENTOS: Licencia De Conducción, SOAT, Revisión Tecnico Mecánica, Seguro De Daños y RC.										
CABINA	Botiquines, Gasas, Curas, Vendas, Micropore, Algodón, Sales De Rehidratación Oral, Bajalenguas, Isodine, Guantes De Látex, Jabón Líquido, Tijeras, Termómetro Oral.									
	Cinturón De Seguridad									
	Limpia Vidrios									
	Extintores									
B: Buen Estado/ Presente	TANQUEO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
M: Mal Estado/ Ausente	ASEO VEHÍCULO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
OBSERVACIONES (Especifique Los Items Que Fueron Calificados Con (M), Detallando El Tipo De Falla Que Identificó)										
FECHA		NOVEDAD								
FECHA		NOVEDAD								
FECHA		NOVEDAD								
FECHA		NOVEDAD								
FECHA		NOVEDAD								
FECHA		NOVEDAD								
FECHA		NOVEDAD								
FUNCIONARIO 3T		FIRMA CONDUCTOR								

ANEXO 26. PRE OPERACIONAL DE VEHÍCULO

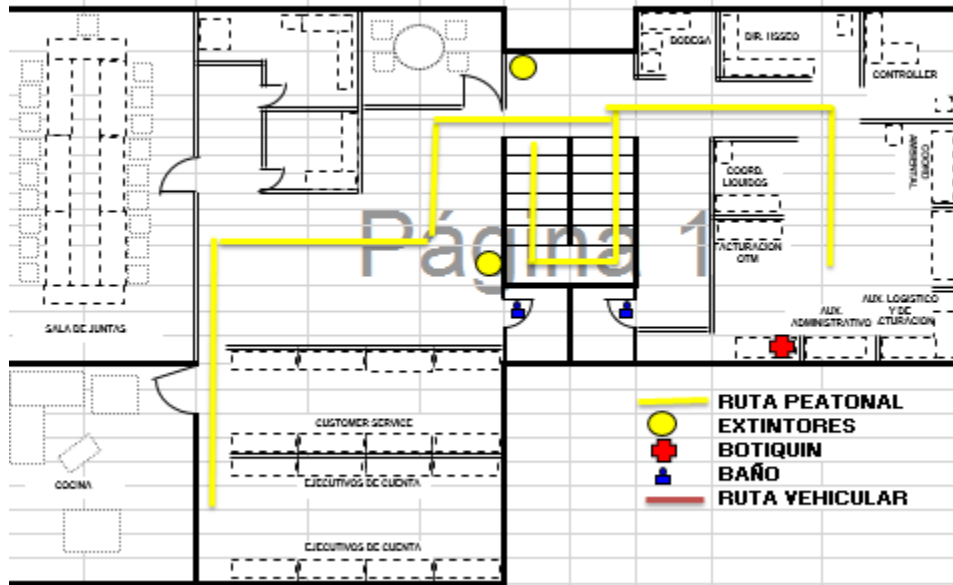
4. PILAR INFRAESTRUCTURA SEGURA

4.1.1. PLANO DE LAS VIAS INTERNAS.

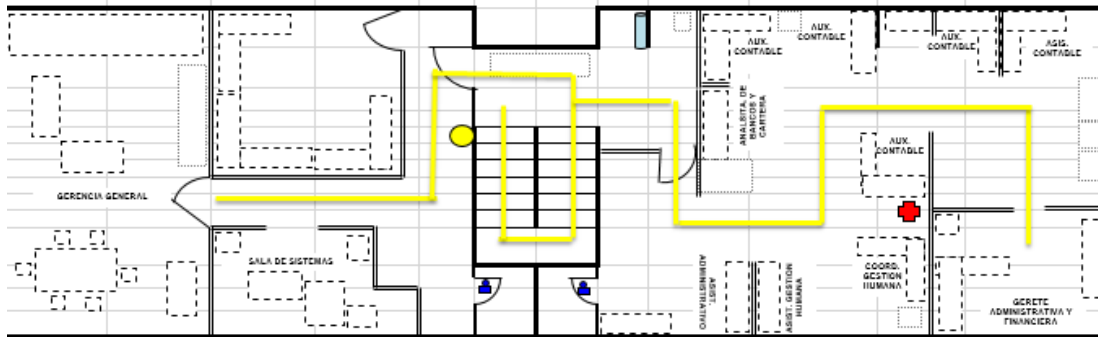
PLANTA BAJA



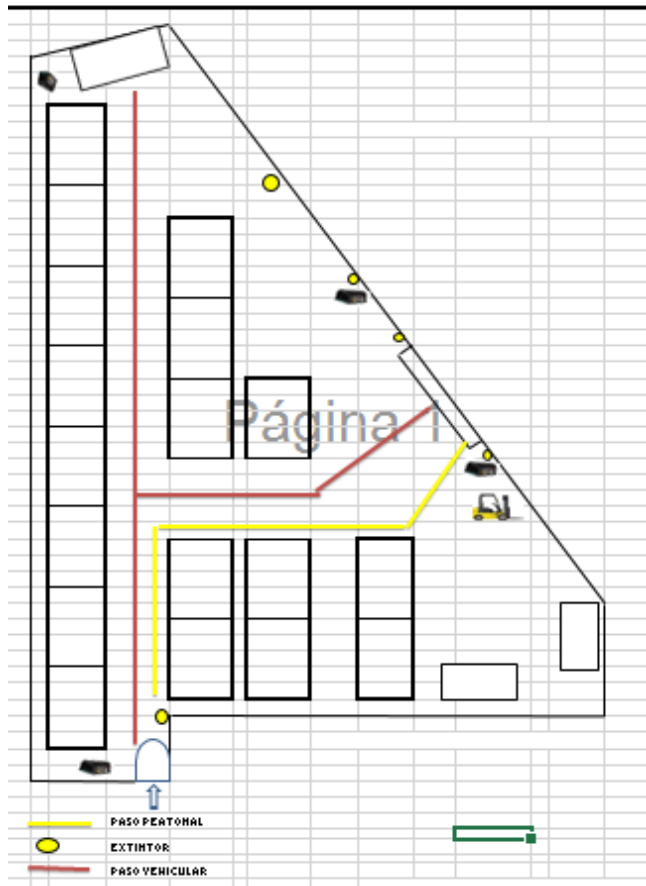
SEGUNDO NIVEL

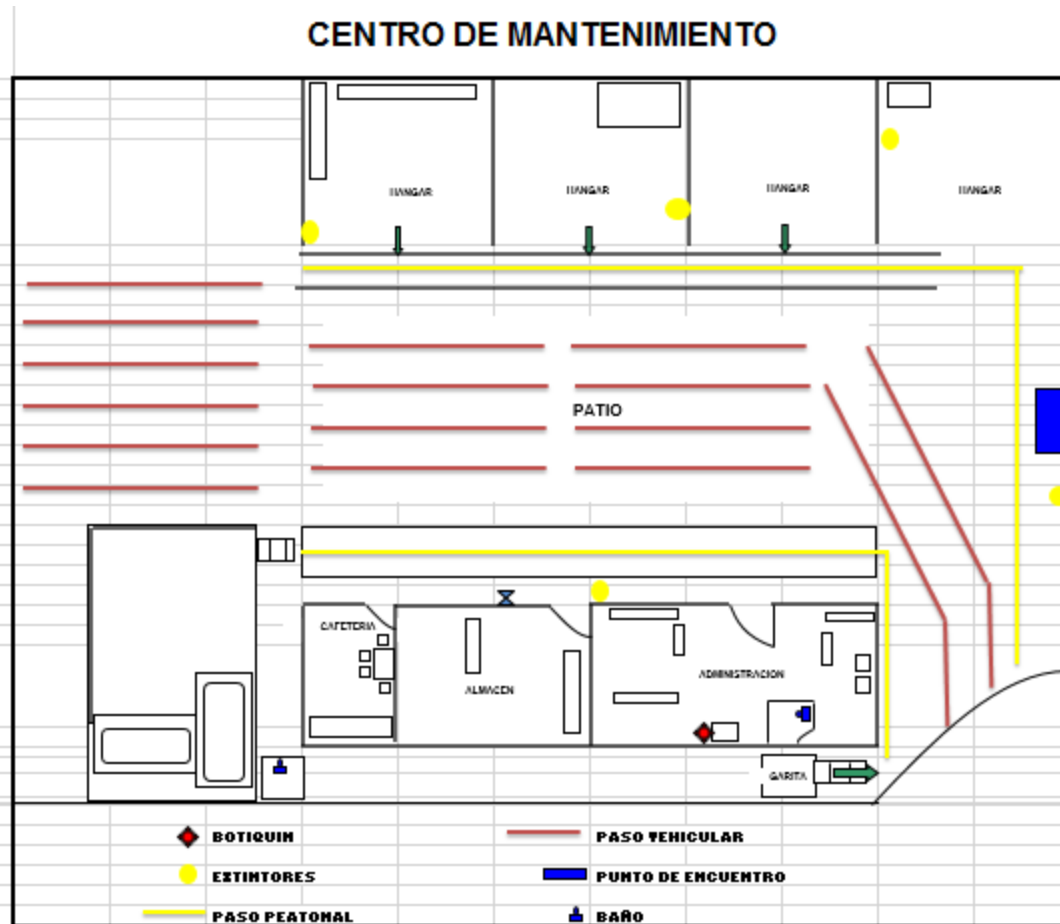


TERCER NIVEL



BODEGA





ANEXO 27. PLANOS DE LAS INSTALACIONES

4.1.2 DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES.

La compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA** Se tiene cada una de las áreas señalizadas para peatones

- Señalizadas.
- Demarcadas.
- Iluminadas.

El lugar donde se encuentra ubicada las instalaciones de la compañía es zona industrial, donde la circulación vehicular y peatonal es baja lo que indica que no se presentan conflicto con otros actores de la vía en el momento de los desplazamientos.

La compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** para el segundo semestre del año 2018 en la sede de Cartagena y Centro de mantenimiento Señalizará el desplazamiento peatonal dentro de las instalaciones en el cual se dará privilegio a los peatones las cuales serán:

- Señalizadas
- Demarcadas
- Iluminadas



4.1.3 VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE LOS VEHICULOS.

La compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** Cuenta con la señalización de piso, para identificar el punto de cargue y/o descargue de los vehículos, estas están señalizadas, demarcadas e iluminadas, aunque no se realizan operaciones después de las 18:00 horas

4.1.4 PARQUEADEROS INTERNOS.

La compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** para el primer semestre del año 2019 en la sede de Bogotá. Señalazara la zona de parqueo para los diferentes vehículos con los que cuenta la compañía. Estas zonas serán:

- Señalizadas
- Demarcadas
- Iluminadas

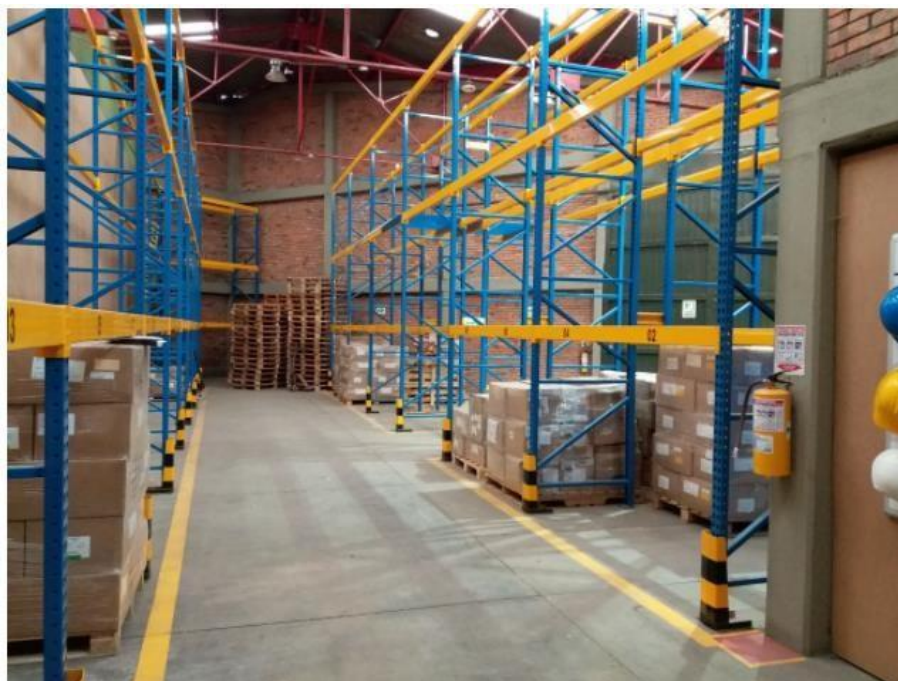
La compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA** para el segundo semestre del año 2017 en la sede de Cartagena. Señalazara la zona de parqueo para los diferentes vehículos con los que cuenta la compañía. Estas zonas serán:

- Señalizadas
- Demarcadas
- Iluminadas



4.1.5 MANTENIMIENTO DE SEÑALES.

La compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** Cuenta con un programa de mantenimiento de infraestructura, en el que se tiene en cuenta aspectos de seguimiento de la demarcación área y de piso, con el fin de garantizar que las condiciones de traslado vehicular y peatonal se garantizan a pesar del tiempo.

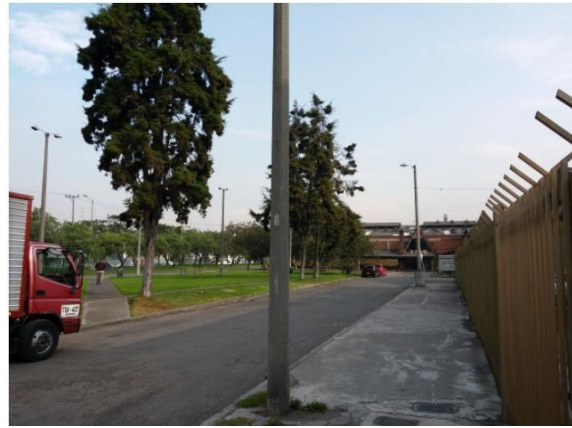


4.2. RUTAS EXTERNAS.

4.2.1 ESTUDIO DE RUTAS.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** En cada uno de los trayectos la compañía tiene establecido un plan de ruta el cual es generado en el momento de la elaboración del manifiesto de carga, el sistema toma ciudad de origen y ciudad de destino y así mismo el sistema ya tiene establecido cuales son los puestos de control por los cuales debe pasar el conductor.

Este documento es entregado al conductor y él debe reportarse físicamente en cada puesto de control.



4.2.2 ESTUDIO DE RUTAS.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** ha diseñado una tarjeta de ruta. En la cual se han identificado los puntos críticos de las rutas de los vehículos propios y terceros. Se puede evidenciar en el **RUTO GRAMA.**

CAPITALES S.A. ASOCIADOS S.A.		ANALISIS DE RUTA MAGDALENA MEDIO			ACTUALIZACION AGOSTO 2018
1. DATOS GENERALES					
RUTA	PRODUCTO TRANSPORTADO	TRAMO EVALUADO			
		DESDE	HASTA	DISTANCIA EN Km.	
Catagena - Bogota	Contenedores-Carga Seca	Cartagena	Bogota	1209 Km	
DESCRIPCION					
<p>La via se encuentra en su mayoría en buen estado. Despues de cargar en Puerto el vehiculo se desplazaria por la via Mamonal en donde encontramos alto flujo vehicular y de peatones debido a que es zona una zona urbana. Mas adelante encontramos el peaje de Corralito en donde tambien se presenta flujo de camiones y maquinaria que ingresan a Carreto. A la altura de San Juan Nepomuceno se encuentra zona geografica inestable por lo que en ocasiones de pierde la bancada, mas adelante llegando a San Jacinto (Bolivar) se presentan baches y curvas pronunciadas en la via por lo que hay que reducir la velocidad. Continuando por la via llegando a Bosconia se evidencian rectas y curvas pronunciadas, hundimientos en la via y baches. En Bosconia hay que desviar hacia la Derecha por Drogas la Rebaja, en un cruce bastante transitado y riesgoso ya que no hay semaforizacion y se evidencia alto flujo vehicular, gran cantidad de bicitaxis y bastantes peatones por las calles. La avenida cosnta de dos carriles de Ctg-Eta y un carril en sentido contrario. Mas adelante se reduce a un carril. Siguiendo el recorrido encontramos 4 Vientos que es un pequeño caserío que ofrece estaciones de servicio restaurantes y hostales. Continuando, encontramos curvas poco pronunciadas y el ecosistema es sabana, no hay riesgos de precipicios. En este tramo encontramos alto flujo de Tractocamiones y Tanques. La via cuenta con muros metalicos de contencion pero falta mayor señalizacion . Continuando la travesia, pasamos por La Loma, San Roque, Curumani, Paillitas, El Burro, La Pelaya, Aguachica, San Martin y San Alberto. Dichos pueblos cuentan con estaciones de servicio, estaciones de policia, centros medicos menores y hay cobertura de comunicacion. En este tramo debido a sus rectas se puede presentar el riesgo de sueño en los conductores. Entre San Martin y San Alberto se esta finalizacion la construccion de la doble calzada pero aun no se ha habilitado ni se sabe la fecha de apertura. Entre San Alberto y La Lizama se presentan daños menores en la via, baches, algunos sobresaltos. Tambien hay estaciones de servicio y algunos estaderos, pero no se evidencia presencia de pueblos sobre la via, hospitales o Estaciones de policia, solamente dos retenes: uno en Sabana Torres y el otro en la Lizama. Se sigue la ruta por 85 km, mas o menos 1 hra y 40 min dependiendo del trafico y llegamos a Pto Araujo (Santander). En este tramo las condiciones de la via son buenas con algunos daños menores y curvas poco pronunciadas. La region presenta pequeñas colinas pero no presentan riesgos para la via. Continuamos 115 km de la Pto Araujo- Pto Libre, 3,6 km antes de llegar al cruce para Medellin, empieza el tramo de doble calzada (Ruta del Sol Sector 1). Este tramo nos ofrece servicios de asistencia en la via como ambulancia, carro taller, puestos de control, presencia de policia, buena señalizacion entre otros. Hasta Guaduas hay doble calzada, de ahí para adelante empiezan las curvas pronunciadas de alto riesgo, las montañas y se presentan congestion por el embotellamiento. Hay que tener precaucion porque hay cruces peatonales y escolares. Llegando a Faca el terreno ya es mas plano y al pasar el peaje Corzo vuelve la doble calzada hasta la entrada a Bogota. Se ingresaria por la carrera 13 donde se presenta alta congestion vehicular y se procede a guardar el vehiculo o entregar la mercancia segun el requerimiento del cliente.</p>					
Cartagena Bogota INFO 1 (+)					

8. PUNTOS CRITICOS DE LA RUTA			
Km.		SENTIDO	DESCRIPCION
DESDE	HASTA		
Alto de las rosas	Fusa	Ambos	Curvas pronunciadas, un solo carri con muchos baches en la via
Chinauta	Giradot	Ambos	Curvas peligrosas muy pronunciadas y bacheas e la via.
Cajamarca	Calarca	Ambos	Via la lineas - curvas peligrosas - bacheas y alto riesgo de accidentalidad.
Lobo gerrero	Los Tubos	Ambos	En el costado bajando hay muchos derrumbes en la via, curvas pronunciadas

ANEXO 28 RUTO GRAMA CARTAGENA BOGOTÁ

4.2.3 POLITICAS DE ADMINISTRACION DE RUTAS.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** Al momento de generar el manifiesto se estable el plan de ruta a seguir en el cual aparece:

- Origen – Destino

- Restricción
- Puestos de control en los que debe presentarse. En el cual le colocan un sello, hora y fecha y la firma del funcionario del reporte.

S.C.L. - Sistema de Control Logístico - Google Chrome
 No seguro | www.destinoseguro.net/scl/index.php?marco=central&usuari=sabri&access=MTcyLjE4LjE3Mi4yMjg=&padre=informes/inf_despac.php&op=scripts/despachos/imp_itivia.php&cod=20493949

PLACA	SXV404	COD	333	MARCA:	KENWORTH	COLOR:	PURPURA	
CC	79135936	CONDUCTOR	LUIS RAFAEL TOVAR CRUZ		LOGISTICA 3T SA	MFTO:	46300	
ORIGEN	BUENAVENTURA	DESTINO	BOGOTA	VIA	LINEA			
RESTRICCIÓN:	22:00:00 hasta 05:00:00		F-OP-PS-078	v:01 / 20-Sep-08		FECHA	01-Dec-18 16:06	
SELLO DE VÍA LIBRE	PC CORDOBA (SALIDA BUENAVENTURA) (Valle)		CALARCA (Quindío)					
TERPEL LAS AVISPAS	GRANADA1 (Buenaventura - Bogota) (Cundinamarca)		REPORTES VÍA CELULAR					
PC CORDOBA (SALIDA BUENAVENTURA) (Valle)	km 9 Vía Buenaventura - Loboquenero, costado derecho, Restaurante Amanecer Portafío, servicio de parqueadero, hotel, restaurante y montañistas. poloboquenero@destinoseguro.net							
CALARCA (Quindío)	Calarca, Vía Calarca - Cali, costado izquierdo, antiguo parador Colfecar diagonal a la EDS Terpel el Prado.							
TERPEL LAS AVISPAS	1 km antes de Guanday, Vía Espinal - Guanday, costado derecho, EDS Terpel Las Avispas.							
GRANADA1 (Buenaventura - Bogota) (Cundinamarca)	2 km antes de Granada, Vía Simaná - Bogotá, costado derecho, EDS Biomax Santa Sofía sector el Granadino.							
OBSERVACIONES:	PEDIDO 18702 Y 18703 CARGA VEHICULOS SCS							

Señor conductor recuerde que debe presentarse en todos los puestos de control, el no hacerlo le ocasionara una multa de 50.000 pesos por cada puesto
 Trafico 311591084 y 3115910821
 Por su seguridad y pensando en su familia, establecemos como política que su horario de transito no puede superar las 12 horas y que debe descansar 15 minutos cada 4 horas
 SEÑOR CONDUCTOR, NO OLVIDE QUE PARA REPORTARSE EN LOS PUESTOS DE CONTROL ES INDISPENSABLE PRESENTARSE PERSONALMENTE CON UN DOCUMENTO DE IDENTIDAD (CÉDULA O LICENCIA), SOAT DEL VEHICULO Y LA PLANILLA DE REPORTES, GRACIAS POR SU COLABORACION.
 IMPRIMIR

ANEXO 29 HOJA DE RUTA

4.2.4 POLITICAS DE ADMINISTRACION DE RUTAS.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA** en su política de regulación de horas de conducción y descanso expresa que no se sobrecargará al trabajador con más, de las horas establecidas en su turno normal de trabajo (10 Horas) para evitar fatigas, demoras en tiempos de entrega y demás percances que se puedan presentar.

En el seguimiento que se realiza al conductor en el transcurso de su jornada laboral se le informa que debe pernotar en la hora acordada de la restricción.

Este seguimiento se realiza por medio del satelital y la plataforma de destino seguro.

Plataforma de DESTINO SEGURO

CONSECUTIVO	20463075	PLACA	TAN087	TRAILER	R63476
MANIFESTO	47521	MARCA	KENWORTH	CAPACIDAD	35 Toneladas
GENERADOR DE CARGA	LACTOPACK SA	CLASE	No Registrada	INSERCIÓN	WS3T - 26-Nov-18 11:39
ASEGURADORA	No Registrada	MODELO	2014	FECHA SALIDA	26-Nov-18 11:28
TRANSPORTADORA	LOGISTICA 3T SA	COLOR		LLEGADA	DRODRIGUEZ3T - 30-Nov-18 14:47
ORIGEN	CARTAGENA	CONDUCTOR	LUIS H RODRIGUEZ MARTINEZ	ITEM AD. 1	IMP 12 15
DESTINO	BOGOTA	C.C.	1030338158	ITEM AD. 2	CARGA SUELTA
VIA	TRONCAL	CELULAR	3103353123	ITEM AD. 3	
RESTRICCIÓN EN EL SISTEMA	22:00:00 hasta 05:00:00				

PUERTO DE CONTROL	FECHA PLANEADA	HORA PLANEADA	FECHA AJUSTADA	HORA AJUSTADA	FECHA REAL	HORA REAL	NOVEDAD	OBSERVACIONES	Distancia	Tiempo	Velocidad
CARTAGENA	28-Nov-18	11:28	28-Nov-18	11:28	28-Nov-18	11:28	ISALIDA				
SAN JUAN DE NEPOMUCENO (Bolívar)	28-Nov-18	13:28	28-Nov-18	13:28	28-Nov-18	18:42	OK	WS-PC-PRA	80 Km	7 14 H	11 Km/H
LOMA COLOMBIA (Bosconia - Cesar)	28-Nov-18	18:28	29-Nov-18	23:42	29-Nov-18	08:05	OK	WS-PC-PRA	275 Km	13 21 H	14 51 Km/H
AGUACHICA 1 (Cesar)	28-Nov-18	22:33	29-Nov-18	12:10	29-Nov-18	11:38	OK	WS-PC-PRA	484 Km	3 33 H	53 Km/H
EL VELENO (Puerto Araujo Santander)	29-Nov-18	03:58	29-Nov-18	17:03	29-Nov-18	18:16	OK	WS-PC-PLUS	843 Km	6 38 H	26 88 Km/H
ALTO DEL TRISO (Guzatán-Cundinamarca)	29-Nov-18	10:28	30-Nov-18	00:46	30-Nov-18	05:07	OK	WS-PC-PLUS	842 Km	10 51 H	18 Km/H
JALISCO (Cundinamarca)	29-Nov-18	12:48	30-Nov-18	07:27					905 Km		
BOGOTA	30-Nov-18	09:07	30-Nov-18	09:07	30-Nov-18	14:47	LLEGADA			41:39	

OBS. DEL DESPACHO	MEDIO DE COMUNICACIÓN	INFO. ESQUEMA DE SEGURIDAD
LLEVA 18 PALLETES DEL PEDIDO N° 1215. DO 4858918. PESO 25255 KG. // DIRECCIÓN DE DESCARGUE AUTOPISTA MEDELLIN KM 8.5 PARQUE INDUSTRIAL CITIUM BODEGA 3	3103353123 - -	

CONSECUTIVO	OBSERVACIÓN	DETALLE	FECHA	HORA	USUARIO
1	Información a Cliente	Reporte vía celular en el cliente en Espera para el cargue	28-Nov-18	11:37	David3T
2	Información a Cliente	Reporte vía celular, en espera de la cita de cargue de mercancía	28-Nov-18	14:56	DRODRIGUEZ3T
3	Información a Cliente	Reporte vía celular, confirma cargue EN ESPERA DE DOCUMENTOS PARA INICIO DE RUTA	28-Nov-18	18:42	DRODRIGUEZ3T
4	Información a Cliente	Reporte vía celular, pernoctando en San Jacinto (Bolívar), Hotel Monte Beta #3103353123, INICIO DE RUTA EL DIA JUEVES 29/11/2018 a las 5 00am	28-Nov-18	20:46	DRODRIGUEZ3T
5	Información a Cliente	Reporte vía celular próximo a Bosconia (Cesar)	28-Nov-18	07:17	NRAMIREZ3T
6	Información a Cliente	Reporte vía celular en Los Puentes del Abramo (Cesar)	28-Nov-18	09:06	David3T
7	Información a Cliente	Reporte vía celular en AGUACHICA (Cesar)	28-Nov-18	12:02	David3T
8	Información a Cliente	Reporte vía GPS en Lebrija (Santander)	29-Nov-18	14:41	DRODRIGUEZ3T
9	Información a Cliente	Reporte vía celular, en Aguas Claras (Santander)	29-Nov-18	16:33	DRODRIGUEZ3T
10	Información a Cliente	Reporte vía celular, en el PIC El Veleño (Santander)	29-Nov-18	18:28	DRODRIGUEZ3T
11	Información a Cliente	Reporte vía celular, en Puerto Libre (Cundinamarca)	29-Nov-18	20:59	DRODRIGUEZ3T
12	Información a Cliente	Reporte vía celular pernoctando pernoctando en hotel central en guaduas (Cundinamarca) Inicio de ruta día VIERNES sobre las 5 00 horas	29-Nov-18	22:57	NRAMIREZ3T
13	Información a Cliente	Reporte vía celular próximo a la vega (Cundinamarca)	30-Nov-18	06:27	NRAMIREZ3T
14	Información a Cliente	Reporte vía celular en el Rosal (Cundinamarca)	30-Nov-18	08:07	David3T
15	Información a Cliente	Reporte vía celular Vehículo en el cliente LACTOPACK Calle 80 en Espera de inicio de descargue.	30-Nov-18	11:22	David3T
16	Información a Cliente	Reporte vía celular, confirma descargue sin novedad	30-Nov-18	14:47	DRODRIGUEZ3T
17	Calificación Conductor Buena	SIN NOVEDAD	30-Nov-18	14:47	DRODRIGUEZ3T

4.2.5 APOYO TECNOLÓGICO.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA** como medida de control tiene instalado en cada uno de sus vehículos sistema satelital (GPS), con el cual se realiza su respectivo seguimiento mientras se encuentre en tránsito.

Para los vehículos propios y terceros se les hace un seguimiento vía celular por medio de la plataforma de destino seguro.

Para los vehículos terceros se tiene como requisito que los vehículos debe contar con algún sistema satelital (GPS) y el propietario proporciona el usuario y la clave para poder realizar la trazabilidad requerida en la operación.



Servicio al Cliente

VENTAS

Por eso hemos creado beneficios exclusivos para apoyar a nuestros clientes transportistas (persona natural)

ERES UN CLIENTE ESPECIAL

SOLICITA TU BENEFICIO

#YO SOY SATRACK

Usuario Contraseña ¿Olvidaste tu contraseña? **Ingresar**

¿Necesitas nuestro servicio?

Nombre Teléfono Email **Quiero cotizar**

PANEL DE CONTROL

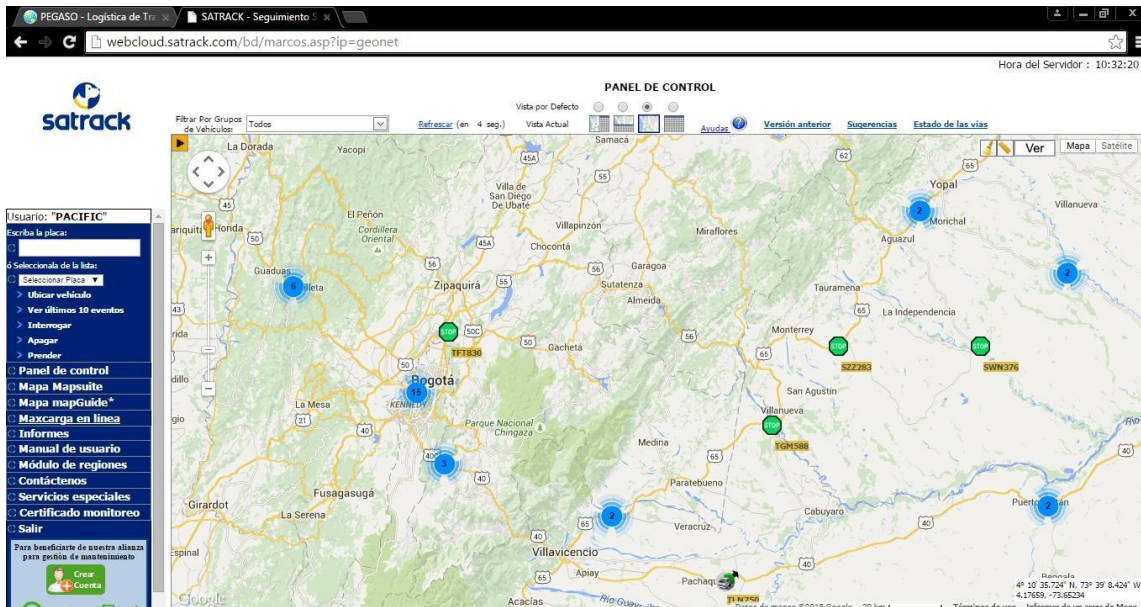
Filtrar Por Grupos de Vehículos: Todos **Actualizar** (en 35 seg.) **Vista por Defecto** **Vista Actual** **Arreglo** **Versión anterior** **Sugerencias** **Estado de las vías**

Usuario: "PACIFIC"
Escriba la placa:

Selecciona de la lista:
-> **Seleccionar placa**
-> Usar vehículo
-> Ver últimos 10 eventos
-> Interrogar
-> Apagar
-> Prender

Panel de control
Mapa Mapsuite
Mapa mapGuide+
Maxcarga en línea
Informes
Manual de usuario
Módulo de regiones
Contáctenos
Servicios especiales
Certificado monitoreo
Salir

Para beneficiarte de nuestra alianza para gestión de mantenimiento **Crear Cuenta**



4.2.6 APOYO TECNOLÓGICO.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** utiliza las herramientas tecnológicas necesarias para el monitoreo de los vehículos, por medio de las cuales se pueden generar acciones preventivas.

El sistema satelital o (GPS) con los que cuenta los vehículos reportan las frenadas bruscas y excesos de velocidad.

Está en estudio las actividades preventivas que se pueden implementar en la compañía, resultado del seguimiento de las conductas viales.

4.2.7 POLITICAS DE SOCIALIZACION Y ACTUALIZACION DE INFORMACION.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS SA.** estableció la política de socialización y actualización de información con el fin de proporcionar a su personal en misión los factores que deben tener en cuenta en el momento de ejecutar su actividad.

POLITICA DE SOCIALIZACION Y ACTUALIZACION DE INFORMACION.

CAPITALES ASOCIADOS SA Comunicara y sensibilizara temas e indicadores que hacen parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial a través de sus canales de comunicación que tiene con sus actores en la vía que hacen parte de la empresa en temas como:

- Reducción de comparendos.
- Reducción de accidentabilidad.
- Capacitaciones a los usuarios de la vía formando criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

ANEXO 30. POLÍTICA DE SOCIALIZACIÓN

5.1. ATENCION A VICTIMAS.

5.1.1 PROTOCOLO EN CASO DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO

El Plan Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas, busca el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas, así como de sus familiares. De esta forma, se garantizará el derecho a la atención pre-hospitalaria, hospitalaria y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por el accidente de tránsito; todo ello ajustado al debido proceso, tal cual lo consagra la Constitución Política Colombiana.

Antes de continuar el componente de atención a víctimas, es necesario detenernos en definir el protocolo en caso de accidente de tránsito.

En caso de que el conductor se vea involucrado en un accidente de tránsito debe seguir el siguiente procedimiento, teniendo como primera premisa trasladar a los heridos al centro asistencial más cercano.

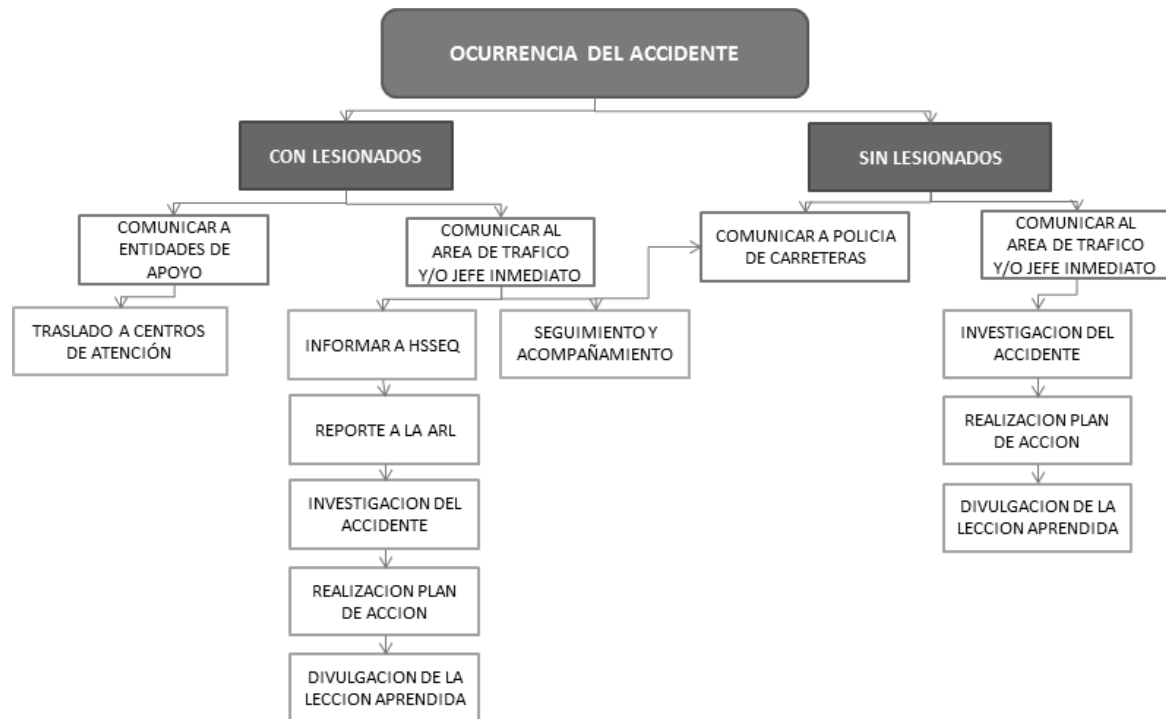
- No debe huir del lugar de los hechos, verificar el estado de salud de los pasajeros, de su vehículo y el de terceros involucrados.
- Conserve la calma, evite discutir sobre quien fue el responsable del accidente, de esta forma podrá tener un panorama objetivo sobre los hechos que produjo el accidente.
- Asegúrese de que no existan derrames de líquidos inflamables, y/o sustancias peligrosas a su alrededor, proceder con precaución.
- Ubicar a los pasajeros o acompañantes a un lugar distante y seguro.

- Solicite ayuda a grupos especializados en la materia, comunicándose al número 123, a la policía de carreteras, #767.
- Si posee conocimiento en primeros auxilios aplíquelo en caso de necesitarlo, mientras llegue la ayuda. Si no los tiene no intente hacerlo. Se recuerda que el artículo 131 del código penal colombiano contempla que, el que omitiere sin justa causa, el auxiliar a una persona cuya vida o salud se encuentren en grave peligro, incurrirá en prisión de 33 a 72 meses.
- Informar inmediatamente a la empresa.
- Colocar señales de precaución en la vía tan pronto como pueda, para prevenir la congestión de tráfico y la ocurrencia de otros accidentes, a una distancia entre 50 y 100 Ms adelante y atrás del vehículo; lo que se denomina el cierre de la escena del accidente o siniestro.
- Verificar el estado del vehículo, y lo que se requiere para su posterior movilización.
- No mover el vehículo hasta que la autoridad competente haya elaborado el respectivo informe, de acuerdo a los artículos 144, 148 y 149 de la ley 769 del 2002. Código nacional de tránsito; es decir, no alterar la escena del siniestro o accidente.
- Asegurarse de obtener las constancias expedidas por las autoridades sobre el accidente, como también los nombres de los funcionarios de la policía de tránsito, fiscalía entre otros.
- En la medida de lo posible se deben de tomar fotografías del lugar de los hechos, vías, vehículos involucrados, lesionados, huellas de llanta en vía (huella de frenado), señalización existente o inexistente, entre otros. Solicitar que en el comparendo se deje constancia de las fotografías tomadas, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 144 y 149 del código nacional de tránsito.
- Solicitarle a la autoridad que atiende al accidente que revise el estado de los vehículos involucrados, frenos, luces, pito, llantas, ente otros; siempre y cuando esta petición pueda servir favorablemente al conductor.
- Registrar los nombres y teléfonos de los testigos al igual que el de los ocupantes de los demás vehículos y personas involucradas.
- No realizar ningún arreglo económico con la contraparte en el lugar de los hechos. (Mucho menos cuando hay lesionados críticos o muertos) de la misma

5.1.2 DIVULGACION DE PROTOCOLOS.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** ha divulgado en el folleto de políticas de regulación los pasos a seguir en caso de un accidente de tránsito.

PASOS A SEGUIR EN CASO DE ACCIDENTE DE TRANSITO



5.2.1 INFORMACION DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRANSITO.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** se crea una carpeta en medio magnético en la cual se almacena la información de cada uno de los eventos presentados con evidencia fotográfica e investigación del accidente.


ANEXO 31. PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

5.2.2 ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRANSITO.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** realiza la investigación del accidente de trabajo, en la que participa los integrantes del comité de seguridad vial, representantes del COPASST y el implicado en el accidente.

5.2.3 LECCIONES APRENDIDAS.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** hace la divulgación de las lecciones aprendidas por medio de la cartelera corporativa que se encuentra en las instalaciones.

		REGISTRO HSSEQ		INVESTIGACION DE ACCIDENTES	
		CAP-		Version	FECHA:
Nombre.		Registro Fotográfico:			
Fecha.					
Hora.					
Lugar.					
Clasificación Incidente.					
Descripción del Evento:					
Causas del Evento		Registro Fotográfico:			
1. Causa Raíz:					
2. Causas Inmediatas:					
Recomendaciones Preventivas					

ANEXO 32. FORMATO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE

5.2.4 FUENTE DE INFORMACION.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** En el manual de funciones expresa que todo accidente ocurrido debe de ser informado.

Una de las funciones del personal operativo (Controladores; jefe de Trafico) es realizar el reporte inicial de los eventos presentados en carrera, esta es la entrada para desarrollar la respectiva investigación.

5.2.5 PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACION DE A.T.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** Ha establecido un procedimiento a seguir para la investigación en el momento que llegue a ocurrir un accidente de tránsito. Como se puede evidenciar en el procedimiento.

5.2.6 INDICADORES.

Para dar cumplimiento con la norma la compañía **CAPITALES ASOCIADOS S.A.** registra sus estadísticas de accidentalidad en los indicadores establecidos en el pilar organizacional.

Referencias.

- (s.f.). Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/7042/1/300082.2012.pdf>
- Colombia, C. d. (19 de enero de 2006). *Ley 1005*. Obtenido de Régimen Legal de Colombia: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=18835>
- Colombia, C. d. (26 de junio de 2009). *Ley 1310*. Obtenido de Régimen Legal de Colombia: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36604>
- Colombia, C. d. (29 de diciembre de 2011). *Ley 1503*. Obtenido de Régimen Legal de Colombia: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45453>
- Colombia, P. d. (22 de septiembre de 2015). *Decreto 1906*. Obtenido de Régimen Legal de Bogotá: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=63131>
- Legislativa, P. P. (6 de agosto de 2002). *Ley 769*. Obtenido de Régimen Legal de Bogotá: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>
- Miguez, g., & Ana, M. (2012). *Modelo conceptual de gestión de calidad para el servicio de formación a conductores de vehículos de transporte terrestre automotor prestado por los centros de enseñanza automovilística*. Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/7042/1/300082.2012.pdf>
- República, C. d. (20 de diciembre de 1996). *Ley 336*. Obtenido de Régimen Legal de Bogotá: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>
- República, C. d. (27 de diciembre de 2013). *Ley 1702*. Obtenido de [file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/LEY%201702%20DE%202013%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/LEY%201702%20DE%202013%20(1).pdf)
- Transporte, M. d. (2014). *Plan Nacional de Seguridad Vial*. Obtenido de https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/plan_nacional_de_seguridad_via

Transporte, M. d. (6 de junio de 2014). *Resolución 1565*. Obtenido de [file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Resoluci%C3%B3n%200001565_2014%20\(7\).pdf](file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Resoluci%C3%B3n%200001565_2014%20(7).pdf)

Transporte, M. d. (6 de agosto de 2014). *Resolución 2273*. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59114>

Transporte, M. d. (26 de mayo de 2015). *Decreto 1079*. Obtenido de Régimen Legal de Bogotá: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62514>

Vial, F. M. (2013). Obtenido de <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>

Lezaun, M. Arostegui I, Urkaregui, I. Barrio I. (2015). Obtenido de https://www.trafiko.eus/wps/wcm/connect/trafico/3fc2cf804b0b9a6fb5e1fd410b811259/UPV_Trafiko+informe_final.pdf?MOD=AJPERES&CVID=17e-vPH

De la peña, E. Millares, E. Díaz, L. Taddia, A. Bustamante, C. (2016). Experiencia de éxito factor institucional, legal y de control. Tomado de <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7646/Experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-America-Latina-y-el-Caribe-Factor-institucional-legal-y-de-control.pdf?sequence=1>.

Taddia, A. Pinto, A. Café, E. Rodríguez, M. Viegas, M. De la peña, M. (2014). Investigaciones y Casos de Estudio en Seguridad Vial. Tomado de <http://www.unitar.org/dcp/sites/unitar.org.dcp/files/files/CIFAL-24-WEB.pdf>.

Rodríguez JM, Camelo FA, Chaparro PE. Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: Resultados parciales 2010-2015. Rev Univ Ind Santander Salud. 49(2): 280-289.

Moon, B. (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Obtenido de http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf.

Políticas, S. (2015). Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_410253.pdf.

Stellman, J. (1998). Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo. Obtenido de <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/TextosOnline/EnciclopediaOIT/tomo1/sumario.pdf>.

ANEXOS

- Anexo 1. Acta de Designación
- Anexo 2. Acta de conformación del comité de seguridad vial
- Anexo 3. Política de seguridad vial
- Anexo 4. Encuesta Panorama Riesgos Viales
- Anexo 5. Procedimiento Gestión del riesgo
- Anexo 6. Esquema de riesgos
- Anexo 7. Planes de acción
- Anexo 8. Presupuesto
- Anexo 9. Indicadores PESV
- Anexo 10. Formulario Auditoria PESV
- Anexo 11. Procedimientos Auditorias interna
- Anexo 12. Perfil Conductor
- Anexo 13. Selección y enganche de personal
- Anexo 14. Procedimiento exámenes médicos ocupacionales
- Anexo 15. Prueba Teórica
- Anexo 16. Prueba Práctica
- Anexo 17. Programa de capacitación
- Anexo 18. Control de documentación conductores
- Anexo 19. Control de Comparendos
- Anexo 20. Política de no alcohol
- Anexo 21. Política de regulación de horas de conducción y descanso
- Anexo 22. Política de regulación de la velocidad
- Anexo 23. Política de cinturón de seguridad
- Anexo 24. Matriz EPP
- Anexo 25. Planos de evacuación nacional
- Anexo 26. Preoperacional vehículos
- Anexo 27. Plano de instalaciones
- Anexo 28. Rutograma Cartagena - Bogotá
- Anexo 29. Hoja de Ruta
- Anexo 30. Política de socialización de la información
- Anexo 31. Procedimiento investigación de accidentes
- Anexo 32. Formato investigación de accidentes.

