

DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) BAJO LA
RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 PARA LA EMPRESA COOMICRO LTDA. DE LA CIUDAD
DE CÚCUTA.

KAREN DANIELA DURAN GARCÍA
CRISTRIAN MANUEL BELTRÁN TÉLLEZ

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
FACULTAD DE INGENIERÍA
PLAN DE ESTUDIOS DE INGENIERÍA INDUSTRIAL
SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2022

DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) BAJO LA
RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 PARA LA EMPRESA COOMICRO LTDA. DE LA CIUDAD
DE CÚCUTA.

KAREN DANIELA DURAN GARCÍA
CRISTRIAN MANUEL BELTRÁN TÉLLEZ

PROYECTO DE GRADO PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE INGENIERO
INDUSTRIAL

DIRECTOR
CLARA PAOLA BARRETO PEDRAZA.
Magister en Prevención de Riesgos Laborales

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
FACULTAD DE INGENIERÍA
PLAN DE ESTUDIOS DE INGENIERÍA INDUSTRIAL
SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2022

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

FECHA: 09 de marzo, 2022
HORA: 08:00 a.m.
LUGAR: Salón de proyección SB 302
PLAN DE ESTUDIOS: INGENIERIA INDUSTRIAL

TÍTULO DE LA TESIS: “DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) BAJO LA RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 PARA LA EMPRESA COOMICRO LTDA. DE LA CIUDAD DE CÚCUTA.”

JURADOS: JAIRLEIN OCHOA MORA
RUTH LEONOR REYES VILLALBA

DIRECTOR: CLARA PAOLA BARRETO PEDRAZA

NOMBRE DEL ESTUDIANTE	CÓDIGO	CALIFICACIÓN LETRA	NÚMERO
KAREN DANIELA DURAN GARCÍA	1192328	cuatro, tres	4,3
CRISTRIAN MANUEL BELTRÁN TÉLLEZ	1192333	cuatro, tres	4,3

APROBADA


JAIRLEIN OCHOA MORA



RUTH LEONOR REYES VILLALBA


Vo.Bo ÓSCAR MAYORGA TORRES
Director Plan de Estudios
Ingeniería Industrial
Magda M.

Contenido

Introducción	11
1. El Problema.	13
1.1. Planteamiento del problema.	13
1.2. Beneficios para la empresa.	15
1.3. Formulación del problema	16
1.4. Objetivos.	16
1.4.1. Objetivo general.	16
1.4.2. Objetivos específicos.	16
2. Marco Referencial	17
2.1 Marco Teórico.	17
2.1.1 Plan Estratégico de Seguridad Vial	17
2.1.1.1 fortalecimiento Institucional.	19
2.1.1.2 Comportamiento Humano.	19
2.1.1.3 Vehículos Seguros.	19
2.1.1.4 Infraestructura Segura	19
2.1.1.5 Atención a Víctimas.	20
2.1.2 Modelo HADDON.	20
2.1.3. Diagnóstico de seguridad y salud en el trabajo	21
2.1.4. El ciclo de mejora continua PHVA.	22
2.2. Marco conceptual	23
2.3 Marco contextual	27
2.3.1 Misión de la empresa	28

2.3.2 Visión de la empresa	28
2.4. Marco Legal	28
3. Diseño Metodológico.	31
3.1 Tipo de investigación.	31
3.2 Población y Muestra	32
3.2.1 Población.	32
3.2.2 Muestra.	32
3.3 Técnicas e instrumentos para la recolección de la información	33
3.3.1 Fuentes primarias.	33
3.3.2 Fuentes secundarias.	33
3.4 Análisis de la información	35
3.5 Etapas del PESV.	35
4. Plan Estratégico de Seguridad Vial.	36
4.1 Diagnóstico Para Identificando Riesgos y Peligros.	36
4.1.1 Caracterización de la empresa	36
4.1.1.1 Mecanismos de contratación de vehículos	40
4.1.1.2 Mecanismos de contratación de conductores.	40
4.1.2. Levantamiento de la información.	40
4.1.3 Diagnostico de Riegos Viales	45
4.1.3.1 Instrumentos para determinar el riesgo vial	46
4.2. Plan de Acción Para el Desarrollo del PESV.	56
4.2.1. Fortalecimiento Institucional	56
4.2.1.1 Conformación del Equipo de Trabajo	56

4.2.1.1.1. Directrices De La Alta Dirección	56
4.2.1.1.2 Comité de Seguridad Vial	56
4.2.1.1.3 Política de Seguridad Vial	58
4.2.1.2 Análisis y Evaluación del Riesgo	59
4.2.1.2.1 Definición de riesgos viales de la empresa	62
4.2.1.3. implementación del plan de seguridad vial.	62
4.2.1.3.1 Cronograma de Implementación	63
4.2.1.3.2. Presupuesto.	63
4.2.2. Comportamiento Humano	64
4.2.2.1. Procedimiento de selección de conductores.	64
4.2.2.1.1. Perfil del conductor	64
4.2.2.1.2. Procedimiento de selección	64
4.2.2.2 Pruebas de ingreso de conductores	65
4.2.2.2.1. Exámenes médicos de Ingreso y preventivos	65
4.2.2.2.2 Exámenes psicosenométricos.	65
4.2.2.2.3. Pruebas teórico practicas	66
4.2.2.2.3.1 Pruebas teóricas de conocimiento	66
4.2.2.2.3.2 Pruebas prácticas de operación de vehículos	66
4.2.2.3. Pruebas de control preventivo a conductores	67
4.2.2.4. Capacitación en seguridad vial.	68
4.2.2.4.1. Evaluación de la capacitación.	69
4.2.2.5 Control de Documentación de Conductores	69
4.2.2.5.1. Procedimiento de comparendos.	70

4.2.2.6. Políticas de Regulación de la empresa.	70
4.2.2.6.1. Política de no Alcohol, Tabaco y Sustancias Psicoactivas.	71
4.2.2.6.2. Regulación de horas de conducción y descanso	72
4.2.2.6.3. Política de regulación de velocidad.	73
4.2.2.6.4. Política de uso de elementos de protección personal	74
4.2.2.6.5. Política de no uso de equipos de comunicación móviles.	74
4.2.2.6.6. Política Uso del cinturón de seguridad.	75
4.2.2.6.7. Política de contratación de vehículos.	75
4.2.3. Vehículos Seguros	76
4.2.3.1. Plan de mantenimiento preventivo y correctivo	76
4.2.3.1.1. Documentación del Plan de Mantenimiento.	76
4.2.3.1.1.1 Mantenimiento correctivo.	77
4.2.3.1.1.2 Procedimiento en caso de fallas.	77
4.2.3.1.2. Idoneidad	78
4.2.3.2. Chequeo Pre Operacional	78
4.2.4. Infraestructura Segura.	80
4.2.4.1. Rutas Internas.	80
4.2.4.2 Rutas externas.	80
4.2.4.2.1. Estudio de rutas - Ruto gramas	80
4.2.4.2.2. Estudio de rutas - Puntos críticos y estrategias de prevención	80
4.2.4.2.3. Políticas de administración de rutas – Planeación de desplazamientos	81
4.2.4.2.4. Políticas de socialización y actualización de información	81
4.2.5. Atención a Víctimas.	82

4.2.5.1. Investigación de accidentes de Transito	82
4.2.5.1.1. Información documentada de accidentes de tránsito	82
4.2.5.1.2. Análisis de accidentes de transito	82
4.2.5.1.3. Lecciones aprendidas.	83
4.2.5.1.4. Fuente de información.	84
4.2.5.1.5. Seguimiento gestión de indicadores.	84
4.3. Control y Seguimiento.	85
4.3.1 Planes de acción de riesgos viales.	85
4.3.2. Seguimiento y Evaluación	87
4.3.2.1 Indicadores	87
4.3.2.1.1 Control de Indicadores	88
4.3.2.2 Auditoria	90
4.3.2.2.1. Auditoría interna	90
4.3.2.2.2 Auditoría externa	91
5. Conclusiones	92
6. Recomendaciones	94
7. Recursos y fuentes de información.	96
8. Lista de Referencias	97
9. Anexos	99

Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. Gestión de la seguridad vial	18
Figura 2. Etapas del PESV.	35
Figura 3. Logo Cooperativa de microbuses Ltda.	36
Figura 4. Georreferenciación Cooperativa de microbuses Ltda.	37
Figura 5. Diagnostico Administrativo del riesgo. El conductor.	41
Figura 6. Diagnostico Administrativo del riesgo. Selección e Inducción	42
Figura 7. Diagnostico Administrativo del riesgo. Inspecciones y mantenimiento	43
Figura 8. Diagnostico Administrativo del riesgo. Costos.	44
Figura 9. Resumen Diagnostico Administrativo.	45
Figura 10. Distribución de la población por género.	47
Figura 11. Distribución de la población por grupo administrativo.	47
Figura 12. Distribución de la población por edades.	48
Figura 13. Distribución de la población por tipo de contrato.	48
Figura 14. Clasificación de las licencias de conducción para otros vehículos.	49
Figura 15. Clasificación de las licencias de conducción para motos.	49
Figura 16. Duración en la empresa Coomicro.	50
Figura 17. Duración de la jornada laboral.	50
Figura 18. Presentación de accidentes de tránsito.	51
Figura 19. Presentación de incidentes de tránsito.	51
Figura 20. Propiedad del vehículo en desplazamientos en misión.	52
Figura 21. Tiempo de desplazamiento In-atinare.	52
Figura 22. Medio de desplazamiento In-atinare.	53

	Pág.
Figura 23. Kilometros recorridos en desplazamientos In-atinare.	53
Figura 24. Frecuencia de desplazamientos en misión.	54
Figura 25. Planificación de desplazamientos en misión.	54
Figura 26. Factores de riesgo.	55
Figura 27. Causas que motivan el riesgo.	55
Figura 28. Nivel de riesgo.	61
Figura 29. Análisis del riesgo	62
Figura 30. Formato de inspección preoperacional auditados.	79
Figura 31. Procedimiento de investigación de accidentes de trabajo.	83
Figura 32. Mejores prácticas.	85
Figura 33. Indicadores.	87
Figura 34. Control de indicadores	89
Figura 35. Formato de auditoría interna.	91

Lista de Tablas

	Pág.
Tabla 1. Modelo Matriz Haddon.	21
Tabla 2. Población	32
Tabla 3. Resumen metodológico	34
Tabla 4. Sedes y ciudades de operación de la empresa.	37
Tabla 5. Características de la empresa.	38
Tabla 6. Distribución personal de la empresa.	39
Tabla 7. Caracterización del personal según rol en la vía.	39
Tabla 8. Inventarios de vehículos.	39
Tabla 9. Conformación del comité de seguridad vial	57
Tabla 10. Evaluación de riesgos.	60
Tabla 11. Valoración del Nivel de Deficiencia.	61
Tabla 12. Valoración del Nivel de Exposición.	61
Tabla 13. Valoración del Nivel de Probabilidad.	62
Tabla 14. Valoración del Nivel de Consecuencia	62
Tabla 15. Presupuesto.	63
Tabla 16. Idoneidad del proveedor de exámenes médicos.	65
Tabla 17. Idoneidad del proveedor de exámenes psicosenométricos.	66
Tabla 18. Pruebas teóricas prácticas.	67
Tabla 19. Pruebas de control preventivo.	68
Tabla 20. Idoneidad del proveedor de manteniendo.	78

Introducción

La seguridad vial hace referencia a todas las medidas y acciones que garantizan el orden en las vías, esta ayuda a la prevención de accidentes y a disminuir la gravedad de los efectos que estos puedan ocasionar. Este tipo de seguridad ayuda a prevenir todo peligro daño o riesgo en las vías, además insita comportamientos que tiendan a garantizar el buen funcionamiento de la circulación de actores viales (peatones, conductores de vehículos, bicicletas y pasajeros), para garantizar esto, en Colombia se han creado diferentes normativas que permiten regular y asegurar la integridad de las personas.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) Como política de Estado, muestra la seguridad vial tomado forma de una entidad adscrita al Ministerio de Transporte. Su función comprende disminuir los índices de accidentalidad y educar a conductores y peatones para que tengan precaución en las vías. Por tanto, se formula la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 para velar por el planteamiento de acciones y vigilar el cumplimiento de mecanismos en pro de la seguridad vial formulando los lineamientos en educación y responsabilidad social empresarial.

Teniendo en cuenta la ley anterior, el Ministerio de Transporte aplica que toda entidad del sector público o privado que administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades o contrate personal de conducción, deberá implementar el plan estratégico de seguridad vial (PESV), definiendo objetivos, acciones o intervenciones concretas que se deban llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito dentro de una organización.

Por tanto, la empresa Coomicro Ltda. que hace parte del sector de transporte público de la ciudad de Cúcuta, y contando con más de 117 vehículos automotores aplico el plan estratégico de seguridad vial, que tiene como objetivo controlar la accidentalidad vial, educar a los trabajadores y cumplir con la normatividad, para ello dentro del marco legal se ha tenido como guía la ley 1503 de 2011, resolución 1231 de 2016 y la resolución 1565 de 2014 en la cual se expide la metodología para la aplicación del (PESV), teniendo en cuenta la Norma Internacional ISO 39001, que nos muestra el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

Siguiendo el orden de ideas, se toman en cuenta los seis pilares fundamentales bajo los cuales se evalúan todos los planes estratégicos, estos a su vez tienen asignados un factor de ponderación el cual debe ser mayor a 75% según la Superintendencia de Puertos y Transporte. La aplicación de estos pilares ayudo a tener un diagnóstico de la situación actual de la empresa con los que se identificaron los riesgos y peligros en materia de seguridad vial, lo cual permitió crear un plan de acción que facilita la mitigación de los mismos, así como implementar, seguir y evaluar las políticas, objetivos e indicadores que componen el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

1. El Problema.

1.1. Planteamiento del problema.

De acuerdo a la OMS, a nivel mundial mueren alrededor de 1.3 millones de personas por siniestros viales; y destaca que las lesiones ocasionadas por este tipo de accidentes son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años, donde se encuentran con más afectación los peatones, ciclistas y motociclistas.

Respecto a esta problemática Colombia no es la excepción puesto que, según informes del instituto de medicina legal para el año 2019 cerca de 7.000 colombianos perdieron la vida y más de 35.000 personas sufrieron graves heridas, así mismo para el periodo comprendido entre enero y octubre de 2020, 4.156 personas perdieron la vida en siniestros viales. Por tanto, la seguridad vial en Colombia es un problema grave de salud pública y presenta la segunda tasa de muertes después de los homicidios.

Por su parte, el Ministerio de Salud impulsa la "Estrategia de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible", que tiene como objetivo reducir la siniestralidad vial a través de tres ejes principales, que incluyen una menor dependencia de los medios motorizados (saludable), un tránsito cotidiano con menos riesgos (segura) y que permita la preservación del medio ambiente (sostenible).

Así mismo, el congreso de la republica mediante la ley de 1503 de 2011 , Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se

dictan otras disposiciones; en el capítulo II establece que “la educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica.” 29 de diciembre de 2011.

En base a lo mencionado anteriormente se implementaron programas y alternativas que facilitan la educación vial fomentando habilidades y comportamientos positivos en la vía, además de reforzar conocimientos y normas viales, basándose en valores fundamentales como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia y justicia para lograr de esta forma una convivencia en paz entre los actores de la vía y reducción de siniestros viales.

De esta manera la empresa Coomicro Ltda., fundada en el año 1995 la cual cuenta con un parque automotor de 117 vehículos los cuales son operados por 141 conductores que se dedican principalmente a prestar el servicio de transporte público, quienes cuentan con años de experiencia que les permite poseer habilidades de reacción ante cualquier tipo de riesgo vial; a lo largo de los años de operación la empresa ha registrado distintos accidentes debido a la exposición del riesgo público y vial que conlleva el desarrollo de esta actividad, por lo cual se diseñó el Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo la Resolución 1565 de 2014 en el cual se establecieron políticas que permiten minimizar el riesgo en las operaciones de transporte y gestionar indicadores en seguridad vial.

Por último, cabe resaltar que la empresa Coomicro Ltda. Sabe que como organización deben asegurar el cumplimiento de requisitos legales para conducir y así mismo, dar a sus empleados los conocimientos y habilidades necesarios para poner en práctica los procedimientos seguros en las vías. Además, la no aplicación del Plan Estratégico de Seguridad Vial traerá sanciones financieras previstas en la norma de seguridad y salud en el trabajo o acciones que incluyen el cierre temporal o definitivo de la empresa, si se comprueba que un accidente laboral se produjo por la mala gestión del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

1.2. Beneficios para la empresa.

Este Plan Estratégico de Seguridad Vial recopila las diferentes situaciones que generalmente se presenta y han ocurrido a los conductores que hacen la ruta diariamente al realizar las actividades de la empresa COOMICRO LTDA, en la cual se han generado accidentes e incidentes viales.

El presente instrumento de Planificación estará oficialmente consignado en documento que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que debe adoptar Coomicro Ltda., encaminadas para alcanzar la seguridad vial como algo esencial del ser humano y así evitar la accidentalidad vial de los integrantes que conforma la empresa logrando disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

1.3. Formulación del problema

¿De qué manera la empresa Coomicro Ltda. puede gestionar, controlar y prevenir los factores de riesgo, a los cuales están expuestos sus trabajadores debido a la actividad laboral ejercida allí, basándose en la Ley 1503 de 2011 y la Resolución 1565 de 2014 del plan estratégico de seguridad vial?

1.4. Objetivos.

1.4.1. Objetivo general. Diseñar los lineamientos del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Coomicro Ltda., basado en la resolución 1565 de 2014.

1.4.2. Objetivos específicos. Realizar un diagnóstico de la situación actual en la empresa Coomicro Ltda., identificando riesgos y peligros en materia de seguridad vial

Diseñar el plan de acción en base a los seis pilares establecidos en la resolución 1565 del 2014 (Fortalecimiento en la gestión institucional, Comportamiento humano, Vehículos seguros, Infraestructura segura y Atención a víctimas).

Determinar los mecanismos de control y seguimiento que permitan prevenir y mitigar los factores de riesgo vial.

2. Marco Referencial

2.1 Marco Teórico.

Para el desarrollo del proyecto se han consultado varios autores, los cuales exponen metodologías, teorías e instrumentos relacionados con el temático objeto de estudio y los objetivos propuestos.

2.1.1 Plan Estratégico de Seguridad Vial El ministerio de Trabajo mediante la ley 1503 de 2011 plantea:

Por lo cual se promueve lo formación de hábitos, comportamientos y conductos seguros en lo vía y se dictan otras disposiciones”, ordenó a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que por cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores o diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). (p.6).

Por otro lado, la Secretaria Distrital de ambiente (2021) agrega: “El Plan Estratégico de Seguridad Vial es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia.” (s.p).

De esta manera se evidencia que el Plan Estratégico es un documento de planificación que contiene actos, mecanismos y medidas que deben realizar las empresas, con el fin de que estas piensen, planeen y tracen las acciones a implementar incluyendo los tiempos, recursos y actores con los que se van a trabajar, y todo esto se hace con el fin reducir los accidentes de tránsito.

El factor más importante en el documentó PESV es la seguridad vial, que bajo la resolución 1565 de 2014 en la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, establece que los PESV se rijan y sean evaluados bajo cinco pilares fundamentales (ver figura 1), los cuales lo aplican 193 países y en el caso de Colombia se adopte al plan estratégico. Estos pilares permiten gestionar el riesgo vial y de esta manera mitigar los altos índices de accidentalidad.



Figura 1. Gestión de la seguridad vial

Fuente: W.S.P Smart, 2018

2.1.1.1 fortalecimiento Institucional. Este pilar es considerado el de mayor importancia, ya que define el diagnóstico de la empresa, la política de seguridad vial y se realiza la planeación de acciones para la mitigación de riesgos viales. Además de lo implementado anteriormente se hace seguimiento y evaluación de todos los componentes en este ítem para saber la efectividad de la empresa con respecto a la seguridad de sus trabajadores.

2.1.1.2 Comportamiento Humano. Pilar donde se establecen las condiciones y características que el personal de conducción, pertenezca ya la empresa o vaya a ser contratado, debe cumplir para ejercer sus actividades y desplazamientos de una manera segura evitando de este modo posibles accidentes viales, todo esto se hace por medio de pruebas y capacitaciones que ayudan a contar con las personas más adecuadas para el cargo.

2.1.1.3 Vehículos Seguros. Pilar encargado de verificar y controlar el funcionamiento adecuado del parque automotor, garantizando la confiabilidad de la flota dispuesta para la operación. Algunas estrategias que se desarrollan son el control de la documentación del vehículo y del conductor, idoneidad de proveedores de mantenimiento, seguimiento al plan de mantenimiento y adopción de recomendaciones del fabricante.

2.1.1.4 Infraestructura Segura. En este pilar se realiza un análisis de las condiciones actuales de la infraestructura interna y externa, estableciendo planes de acción para los riesgos encontrados. Caracterizar los riesgos a los que está expuesto el personal tanto en

misión, como en desplazamiento cotidiano al trabajo, también permite establecer medidas de prevención, identificación de puntos críticos.

2.1.1.5 Atención a Víctimas. Es el pilar donde se deben establecer y divulgar los protocolos adecuados para atender a las víctimas en caso de que se presente un siniestro vial. En este ítem se puede encontrar el conjunto de acciones seguras que se llevan a cabo de forma sistemática cuando ocurre un accidente vial contribuyendo así a salvar vidas en la vía.

2.1.2 Modelo HADDON.

El programa nacional de seguridad vial está sustentado bajo el estudio de los accidentes asociados al tránsito desarrollado por William Haddon en 1970, quien desarrolló una herramienta que ayuda a identificar sistemáticamente todas las opciones disponibles para reducir los heridos y los fallecimientos por accidentes de tránsito, llamada Matriz de Haddon. Tabla 1, las matrices se centran en factores relacionados con atributos personales, vectores o atributos medioambientales; antes, durante y después de un traumatismo o muerte

Esta matriz aporta una visualización de las oportunidades para prevenir y mitigar accidentes que interrelaciona dos dimensiones: verticalmente se ubican las fases de un hecho de tránsito, antes, durante y después; y de manera horizontal, los tres factores que intervienen en un accidente: 1. Comportamiento humano, 2. Vehículo y equipamiento, 3. Vías y entorno. Así, la Matriz de Haddon permite, de forma dinámica, el análisis de un hecho de un accidente de tránsito que se pueden ocasionar por motivos impudentes o algún hecho repentino, hace que este método pueda identificar uno o más factores que influyen en el mismo, y de esta manera poder identificar las variables antes, durante y después que ocurra el accidente.

Tabla 1.

Modelo Matriz Haddon.

MATRIZ HADDON			
FASE	SER HUMANO	VEHICULO Y EQUIPO	ENTORNO
Antes del accidente	✓ Información	✓ Buen estado técnico	✓ Diseño y trazado de la vía pública
	✓ Actitudes	✓ Luces	✓ Límites de velocidad
	✓ Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas	✓ Frenos	✓ Vías peatonales
	✓ Aplicación de la ley	✓ Maniobrabilidad	✓ Condiciones ambientales
Durante el accidente	✓ Uso del cinturón	✓ Dispositivos de sujeción para los ocupantes	✓ Objetos protectores contra choques al lado de la acera
	✓ Uso de casco	✓ Otros dispositivos de seguridad	✓ Otros objetos en la vía
	✓ Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas	✓ Airbag y Velocidad	
Después del accidente	✓ Enfermedades previas	✓ Facilidad de acceso	✓ Servicio de socorro
	✓ Edad	✓ Riesgo de incendio	✓ Proximidad a los servicios de emergencia
	✓ Primeros auxilios	✓ Capacidad de extracción	

2.1.3. Diagnóstico de seguridad y salud en el trabajo.

La seguridad en el trabajo consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua, con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la Seguridad y salud en el trabajo. A partir de este momento el SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador, con la participación de los trabajadores, garantizando la aplicación de las medidas de Seguridad y Salud en el trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo. Mintrabajo (2012).

Para ello se creó la resolución 1111 de 2017 que son el conjunto de normas, requisitos y procedimientos de obligatorio cumplimiento, mediante los cuales se establece, registra, verifica y controla el cumplimiento de las condiciones básicas de capacidad tecnológica y científica; de idoneidad patrimonial y financiera; y de capacidad técnico-administrativa, indispensables para el funcionamiento, ejercicio y desarrollo de actividades de los empleadores y contratantes en el Sistema General de Riesgos Laborales. Lerma y Vázquez. (2018).

2.1.4. El ciclo de mejora continua PHVA.

El plan estratégico de seguridad vial se gestiona bajo el ciclo de mejora continua o el ciclo PHVA (planear, hacer, verificar y actuar), según Icontec la ISO 39001 de 2013 es una norma internacional elaborada por la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) que especifica los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Tráfico de Seguridad o de Seguridad Vial para que las organizaciones que interactúa con el sistema vial reduzcan el número de muertes y lesiones y heridos graves derivados de los accidentes de tránsito.

El ciclo PHVA es una herramienta de gestión que permite la implementación, mantenimiento y mejora continua de un sistema de gestión, puesto que este ofrece la organización del sistema y en cada fase permite hacer un análisis del mismo para determinar si se está llevando a cabo o no correctamente, identificando lo que está mal o es innecesario en el desarrollo de dicho sistema y de esta manera desarrollar modificaciones o implementar las medidas necesarias para su corrección.

2.2. Marco conceptual

- **Plan Estratégico de Seguridad Vial.** Es el instrumento de planificación que oficialmente 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, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
- **El Propósito del Plan Estratégico de Seguridad Vial.** La finalidad del Plan Estratégico de seguridad Vial, es definir lo objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas
- **Plan Estratégico De Consumo Responsable De Alcohol.** Es el instrumento por medio del cual se definen las acciones que se adelantarán para promover el consumo responsable de alcohol en el establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, luego de un diagnóstico. Este instrumento será elaborado de manera participativa por el propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas.

- **Seguridad Vial.** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, para disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
- **Seguridad Activa.** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
- **Seguridad Pasiva.** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
- **Accidente de Tránsito.** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el, 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.
- **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, aun por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

- **Riesgo.** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y severidad tomando como referencia la peor condición previsible.
- **Amenaza.** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto periodo de tiempo en un sitio dado.
- **Vulnerabilidad.** Probabilidad de afectación, es decir; la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
- **Peatón.** Persona que transita a pie por una vía.
- **Conductor.** Es la persona habilitada, capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo
- **SOAT.** Seguro obligatorio de accidentes de tránsito, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad medica según sea el caso.
- **ARL.** La administradora de los riesgos laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral
- **Estrategia.** Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable; conjunto de reglas que aseguran una decisión optima en cada momento

- **Visión.** Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que se desea alcanzar una organización, en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
- **Plan de Acción.** Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar los objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre las formas de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
- **Entidad.** Colectividad considerada como unidad. Especialmente cualquier corporación, compañía, institución, etc. tomada como persona jurídica.
- **Organización.** Asociación de personas regulado por un conjunto de normas en función de determinados fines.
- **Empresa.** La empresa es la unidad Económico – Social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: Capital, trabajo, recursos y materiales.
- **Vehículo.** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.
- **Pasajero.** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

2.3 Marco contextual

El presente proyecto se realizará en la empresa asociativa denominada Cooperativa de Microbuses Ltda., se identificará con la sigla “COOMICRO LTDA.”. Es un organismo cooperativo de primer grado de derecho privado y responsabilidad limitada con número de asociados y patrimonio social variable e ilimitado, fundada el 19 de febrero de 1995, creada y organizada con base en el acuerdo cooperativo con fines de interés social y sin ánimo de lucro. Estará integrada por sus fundadores y por quienes, mediante las condiciones establecidas en adelante, se adhieran al estatuto vigente y se sometan a los reglamentos internos de la entidad.

El domicilio principal de la Cooperativa es Av. 5 No. 1N - 06 Pescadero de la ciudad de San José de Cúcuta, Departamento Norte de Santander, República de Colombia y su radio de acción comprenderá el territorio nacional e internacional, donde podrá constituir sucursales y/o agencias. Según las normas legales y tratados internacionales vigentes para tales propósitos.

La empresa cuenta con una planta de personal con amplia experiencia en el transporte de servicio público, el cual suministra transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros en radio de acción municipal y metropolitana de conformidad con las normas vigentes establecidas por los organismos competentes del estado, además cuenta como personal administrativo y personal que se encarga del almacén (ventas).

Los horarios de trabajo en la empresa para el personal administrativo son de lunes a viernes de 8:00am a 12:00m – 2:00pm a 6:00pm y sábados de 8:00am - 1:00pm y para las áreas de almacén son de lunes a viernes de 8:00am a 6:00pm y sábados 8:00am a 3:00pm los horarios para el personal de transporte de servicio público varían según las rutas establecidas.

2.3.1 Misión de la empresa La Cooperativa de Microbuses LTDA. «Coomicro LTDA», es un organismo cooperativo de interés social, para el desarrollo del transporte público en las distintas modalidades; con el fin de planear, organizar y controlar la prestación de servicios de transporte en beneficio de sus asociados y de la población en general.

2.3.2 Visión de la empresa La Cooperativa de Microbuses LTDA. «Coomicro LTDA.», llegará a ser la empresa de transporte más importante del país, en sus modalidades; prestando servicios especializados con eficacia y seguridad al usuario.

2.4. Marco Legal

Debido a que la ley colombiana se refiere y legisla de manera específica la Seguridad Vial, para el desarrollo del diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) basado en la resolución 1565/2014, se tendrá en cuenta el siguiente marco legal y de esta manera referenciar las implicaciones en el desarrollo del proyecto.

➤ **Ley 769 del 6 agosto del 2002:** Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

➤ **Ley 1503 de 2011:** por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. toda entidad, del sector público o privado que por 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 (PESV).

➤ **Ley 2050 de 2020:** por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito, por el cual el ministerio de trabajo entrara a verificar la existencia del PESV por estar articulado con el sistema de seguridad y salud en el trabajo, además a partir del 2021 todas las empresas a las que aplique esta ley, deberán demostrar evidencias de la implementación de la norma.

➤ **Decreto 1079 de 2015:** Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Artículos 2.3.2.3.1. planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de seguridad vial

➤ **Resolución 1565 de 2014** del ministerio de transporte, por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, y esta contiene todas las directrices para que cada empresa implemente un Plan Estratégico, destinado a reducir la accidentalidad y consolidar una cultura de mayor responsabilidad vial

➤ **Decreto 1310 de 2016:** Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

➤ **Decreto 1906 de 2015:** Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

➤ **Decreto Ley 2106 de 2019:** Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública. en su artículo 110 trata todo lo relacionado al diseño, implementación y verificación de los PESV.

➤ **Resolución 0312 de 2019,** Ministerio del Trabajo “Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST”.

➤ **Ley 7495 de 2020:** por la cual se deroga la resolución 1231 de 2016 “por la cual se adopta el documento Guía para la evaluación de los PESV” del Mintransporte, y de esta manera la entidad o empresa podrá implementar al plan estratégico sin ningún inconveniente.

3. Diseño Metodológico.

3.1 Tipo de investigación.

El tipo de investigación que se utilizará en el desarrollo del proyecto es descriptivo. Como lo menciona Dankhe (1986) citado por Hernández (1997, p.60) Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis.

En base a esto Hernández (1997) agrega: “Miden o evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar. Desde el punto de vista científico, describir es medir”. (p.60).

Basado en la información consultada y teniendo en cuenta que para el diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial es necesario lograr el cumplimiento de lineamientos establecidos en la resolución 1565 de 2014, por lo que se hace necesario recolectar, medir y evaluar datos para lograr obtener un diagnóstico real de las condiciones actuales de la empresa, Ya que en la aplicación del plan estratégico existe una guía metodológica que lleva consigo las características propias de cada empresa, por tanto la investigación pertinente en este caso es aplicada ya que se busca resolver en este caso los riesgos viales, enfocándose en la búsqueda y consolidación del conocimiento para su aplicación y de esta manera cumplir con los requisitos estipulados por la ley.

3.2 Población y Muestra

3.2.1 Población. Este proyecto de investigación está enfocado a la identificación y prevención de los riesgos a los cuales están expuestos los trabajadores en las instalaciones de la empresa Coomicro Ltda. Debido a la actividad laboral que se ejerce. Se define entonces como la población a todo el personal de la empresa, los cuales están divididos en cuatro tipos de personal los cuales son enunciados en la tabla 2.

Tabla 2.

Población.

Personal	Labor	Miembros
Administrativo.	Encargados de la administración de los recursos, contabilidad, nominas, inventarios, planillas y demás labores administrativas.	23
Operacional.	Encargados de la prestación del servicio en el transporte publico	141
Controles.	Encargados de control de las rutas y plataformas de medios tecnológicos.	3
Aseo.	Encargados del servicio de aseo en las instalaciones de la empresa.	1

3.2.2 Muestra. En consideración del tipo y el número de elementos definidos en la población y de la información requerida para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se considera que la muestra será igual a la población, es decir todo el personal directo o indirecto de la empresa el cual está compuesto por 139 conductores, 26 administrativos, 6 controles y una persona encargada del aseo.

3.3 Técnicas e instrumentos para la recolección de la información

Para la elaboración del proyecto se emplearán fuentes de información primaria y secundaria.

3.3.1 Fuentes primarias. Corresponden al tipo de información obtenida de manera directa por medio de la implementación de las técnicas e instrumentos pertinentes, es decir, información de primera mano que permite el desarrollo del proyecto. Por medio de entrevistas o encuestas, se recolectará la información asociada con la organización de las instalaciones y de los empleados y empleadores. Con el fin de conocer las generalidades de la empresa, su funcionamiento y lineamientos implementados en materia de seguridad vial, además se realizarán visitas de campo con el fin de conocer las herramientas o acciones que se implementa en materia de seguridad vial.

3.3.2 Fuentes secundarias. Es el tipo de información consultada de manera indirecta que servirá de apoyo para la realización del proyecto, entre las fuentes de información secundaria que serán empleadas se encuentran: los diversos trabajos de grado que servirán como guía para el desarrollo de distintos ítems del proyecto, las distintas normas y guías establecidas y diversas fuentes consultadas por internet que ofrezcan información relacionada con la temática abordada en el proyecto.

En la tabla 3, se resume la metodología que se realizara de acuerdo con cada objetivo específico, adicionalmente se muestra el instrumento a utilizar.

Tabla 3.

Resumen Metodológico.

Objetivo	Instrumento	Metodología
Realizar un diagnóstico de la situación actual en la empresa Coomicro Ltda., identificando riesgos y peligros en materia de seguridad vial de acuerdo a los requerimientos de la resolución 1565/2014.	Entrevista con la parte administrativa de la empresa. Encuesta realizada a los conductores	Recolectar información de la organización que permita observar las condiciones actuales en materia de seguridad vial.
Diseñar el plan de acción en base a los 6 pilares establecidos en la resolución 1565 del 2014 (Fortalecimiento en la gestión institucional, Comportamiento humano, Vehículos seguros, Infraestructura segura, Atención a víctimas y Valores agregados).	Guía metodológica de la resolución	Formulación del documento que contenga los lineamientos establecidos en la norma que permitan fomentar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías
Determinar los mecanismos de control y seguimiento que permitan prevenir y mitigar los factores de riesgo vial.	Mecanismos de control Indicadores	Desarrollo de actividades, programas, acciones que permitan mitigar los riesgos y reducir su probabilidad de ocurrencia. También implementar indicadores de gestión que permitan evaluar las acciones para dar cumplimiento a los requisitos establecidos por la resolución 1565 de 2014

3.4 Análisis de la información

Para el análisis de la información una vez efectuado el diagnóstico de la condición actual de la empresa, se procede a realizar un análisis con los datos recolectados con la implementación de técnicas estadísticas apoyadas con herramientas de Excel para su presentación (tortas, histogramas, entre otros). Lo cual nos permitirá identificar causas y efectos mediante la observación, así mismo plantear medidas que permitan el manejo de las mismas, bajo los lineamientos generales de la resolución 1565 de 2014.

3.5 Etapas del PESV.

Para la puesta en marcha del plan estratégico de seguridad vial en la empresa Coomicro Ltda. Se tiene en cuenta la guía metodológica de la resolución 1565 de 2014, en la cual nos presentan cinco pasos para el desarrollo de actividades en la aplicación del plan estratégico. Figura 2.



Figura 2. Etapas del PESV.

4. Plan Estratégico de Seguridad Vial.

4.1 Diagnóstico Para Identificando Riesgos y Peligros.

El desarrollo del diagnóstico de la situación actual en la empresa Coomicro Ltda., permitió identificar riesgos y peligros en materia de seguridad vial de acuerdo a los requerimientos de la resolución 1565/2014, utilizando una metodología de recolección de información que permitió observar las condiciones actuales en la que se encuentra la organización con respecto a la seguridad vial.

El diagnostico se dividió en tres partes, la primera donde se hizo la caracterización de la empresa, una segunda parte para aplicar una lista de chequeo que permitió determinar la situación actual de la aplicación de PESV en la organización y la última parte del diagnóstico para identificar los riesgos viales, por medio de una encuesta a todo el personal que labora en Coomicro Ltda.

4.1.1 Caracterización de la empresa



Figura 3. Logo Cooperativa de microbuses Ltda.



Figura 4. Georreferenciación Cooperativa de microbuses Ltda.

Tabla 4.

Sedes y ciudades de operación de la empresa.

DATOS DE LA EMPRESA	
CIUDAD	Cúcuta
DIRECCION	AV 5 1N 06 LA MERCED
TELEFONO	5790290
PARTICULARIDADES DE LA OPERACIÓN DE FLOTA VEHICULAR	La operación de la flota se moviliza en Cúcuta y su área metropolitana a través de rutas definidas para el transporte público y colectivo.
PARTICULARIDADES DE ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO DE LA FLOTA	El mantenimiento de los vehículos se hace a través de programas previamente programados y ejecutados a través de empresa con personal idóneo para garantizar los estándares de seguridad vial definidos en la resolución 0315 de 2013

Tabla 5.

Características de la empresa.

CARACTERISTICAS GENERALES DE COOMICROO LTDA	
actividad económica:	Transporte terrestre de pasajeros
código de la actividad económica	H – 4921
NIT	807000124-2
tamaño de la empresa	Mediana empresa
segmento al que pertenece	Transporte
tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos.	La organización dentro de sus operaciones utiliza vehículos propios y afiliados, de clasificación: Automotores pesados.
cantidad de empleados	165 empleados y 3 contratistas
medio de contratación de conductores	168 contratos a término definido.
clasificación del personal	Administrativos y Operativos
rol de la persona dentro de la vía	Conductores, pasajeros y peatones
tipo de desplazamiento de misión (internos y externos) de sus empleados y contratistas	Automotor/vehículo, Transporte Publico, Transporte por la empresa, Moto/ciclomotor, Vehículos No Motorizados
tipos de desplazamientos in itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados.	Automotor, en bicicleta, transporte público, motocicleta, Este tipo de desplazamientos es diario, para el cumplimiento del horario laboral.
relación de sus actividades con el riesgo vial	Los empleados de Coomicro Ltda., especialmente los conductores y pasajeros expuestos diariamente ante un riesgo o accidente de tránsito, ya que las actividades realizadas por la empresa y que tienen algún impacto en el riesgo vial son el tránsito y transporte, personal que dentro de sus puestos de trabajo son peatones y desplazamiento de personas.

Tabla 6.

Distribución personal de la empresa.

PERSONAL COOMICRO LTDA	
Tipo	Cantidad
Gerente	1
Administrativos	23
Operativo	141
Contratistas	3

Tabla 7.

Caracterización del personal según rol en la vía.

PERSONAL SEGÚN ROL EN LA VIA	
Tipo	Cantidad
Conductor automotor	141
Conductor no automotor	0
Peatón	27

Tabla 8.

Inventarios de vehículos.

INVENTARIO DE VEHICULOS	
Tipo	Cantidad
Microbuses	72
Busetas	10
Buses	35

4.1.1.1 Mecanismos de contratación de vehículos

La vinculación de los vehículos se hace a través del procedimiento de vinculación definido por la empresa (ver anexo 1), así mismo cumplir con los lineamientos establecidos en la política de contratación de vehículos; se debe tener en cuenta que estos deben ser de propiedad de los asociados de la cooperativa.

4.1.1.2 Mecanismos de contratación de conductores.

La empresa hace el proceso de contratación por parte del área de talento humano, donde se establecen los respectivos parámetros de convocatorias, selección y vinculación del personal (ver anexo 2). El procedimiento de contratación aplica para todo el personal que requiera conducir un vehículo cumpliendo así funciones de su cargo, y serán los únicos autorizados para operar algún vehículo en las operaciones de la empresa (ver anexo 3).

4.1.2. Levantamiento de la información.

para el diagnóstico se aplicó una herramienta que consiste en una lista de chequeo que analiza diferentes componentes, como es la interacción de los conductores con el tipo de vehículos que conducen, la inducción y entrenamiento del personal, las inspecciones y mantenimiento del parque automotor y por último los costos que trate la aplicación del PESV dentro de la organización. este tipo de diagnóstico ayuda a determinar cómo se encuentra la empresa con respecto a la seguridad vial.

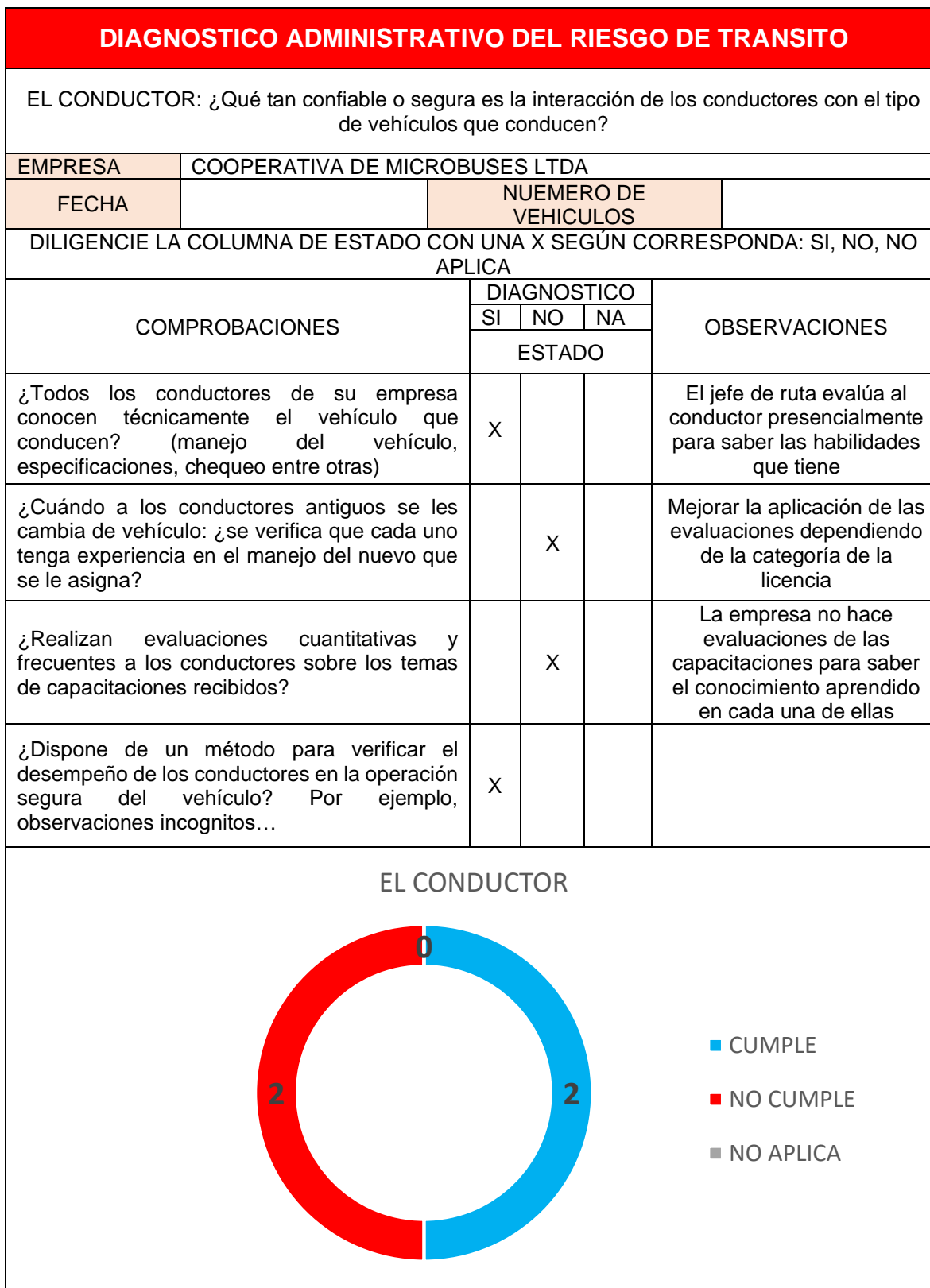


Figura 5. Diagnostico Administrativo del riesgo de tránsito. El conductor.

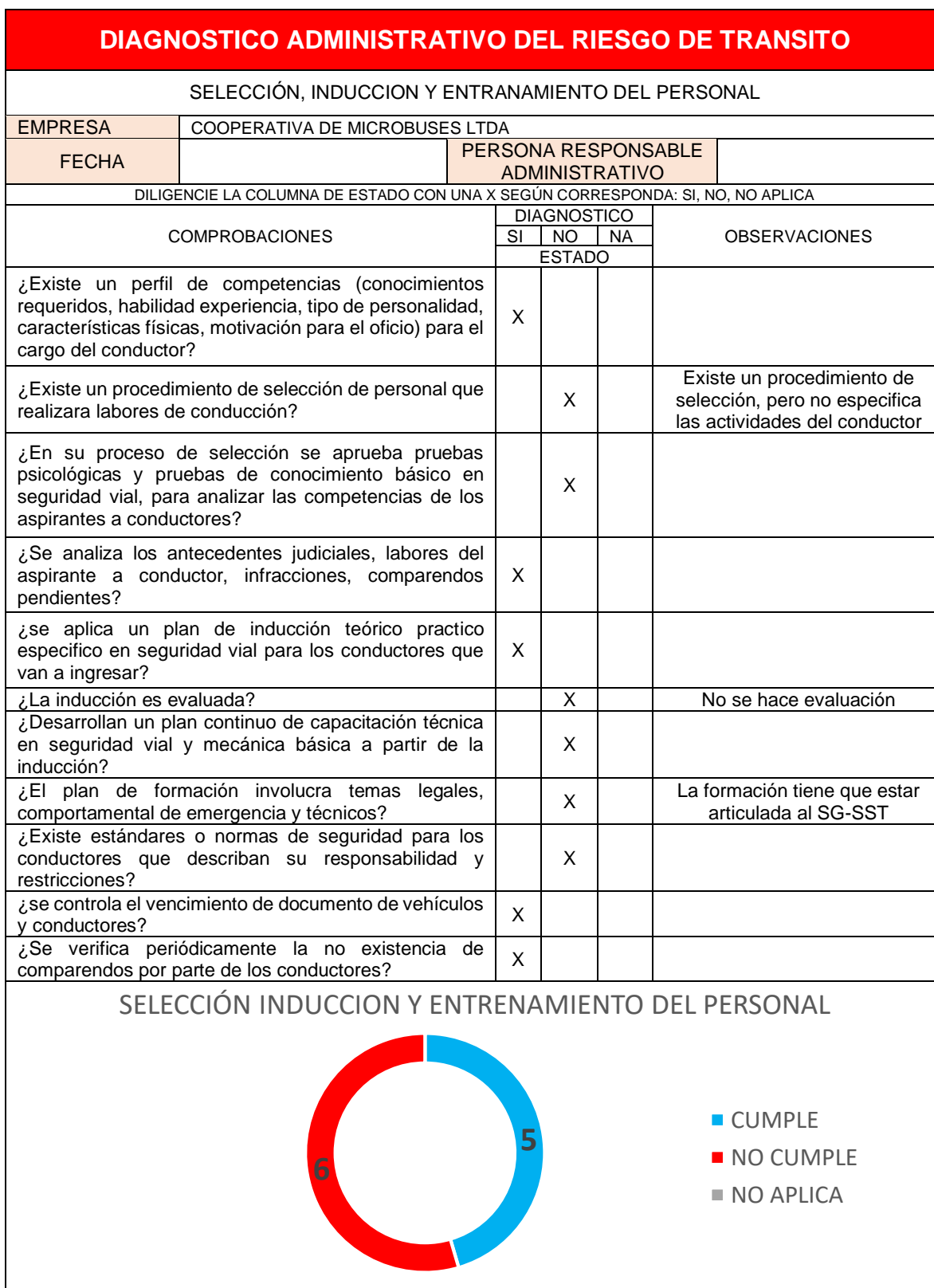


Figura 6. Diagnostico Administrativo del riesgo de tránsito. Selección, Inducción.

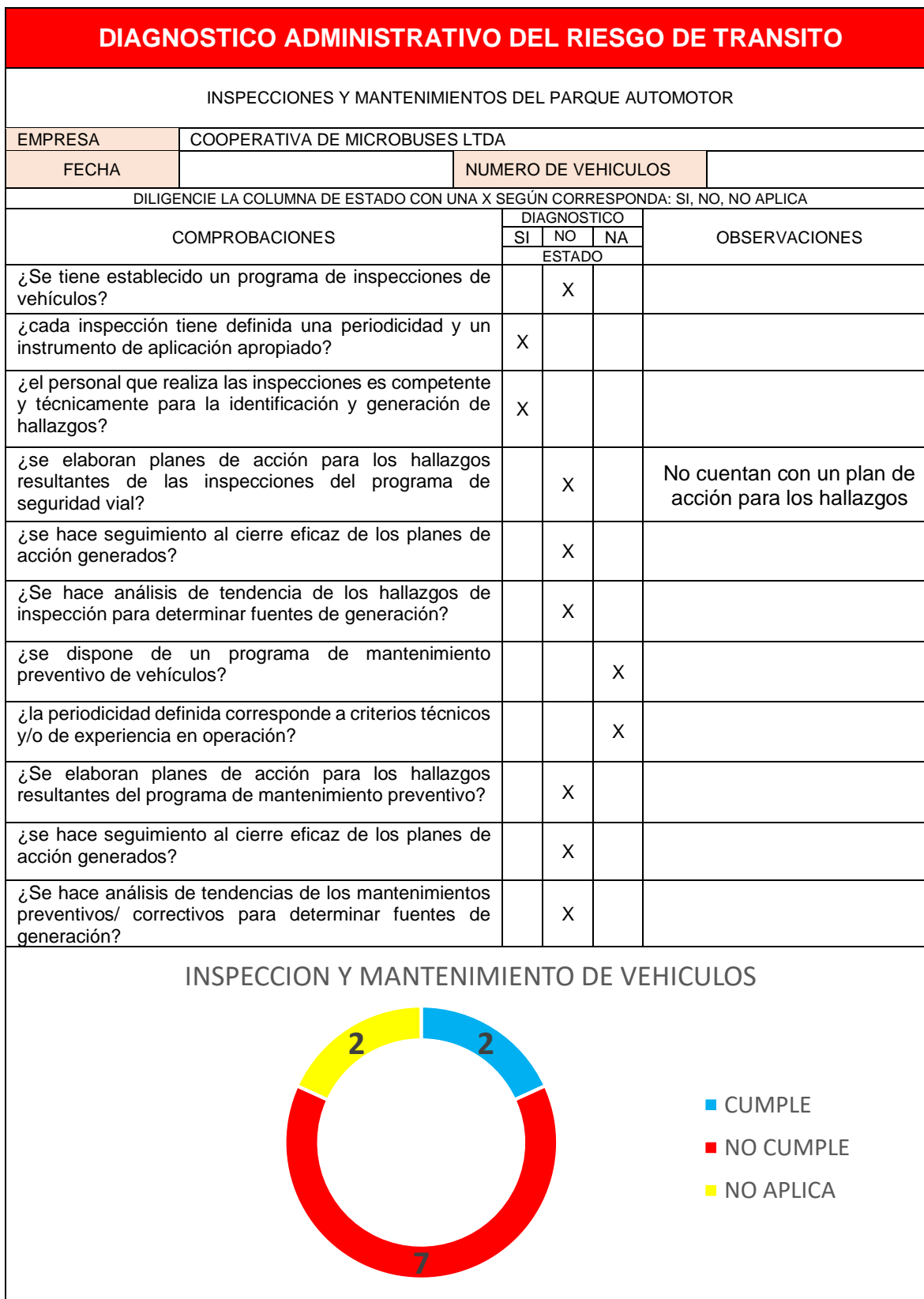


Figura 7. Diagnostico Administrativo del riesgo de tránsito. Inspecciones y mantenimiento

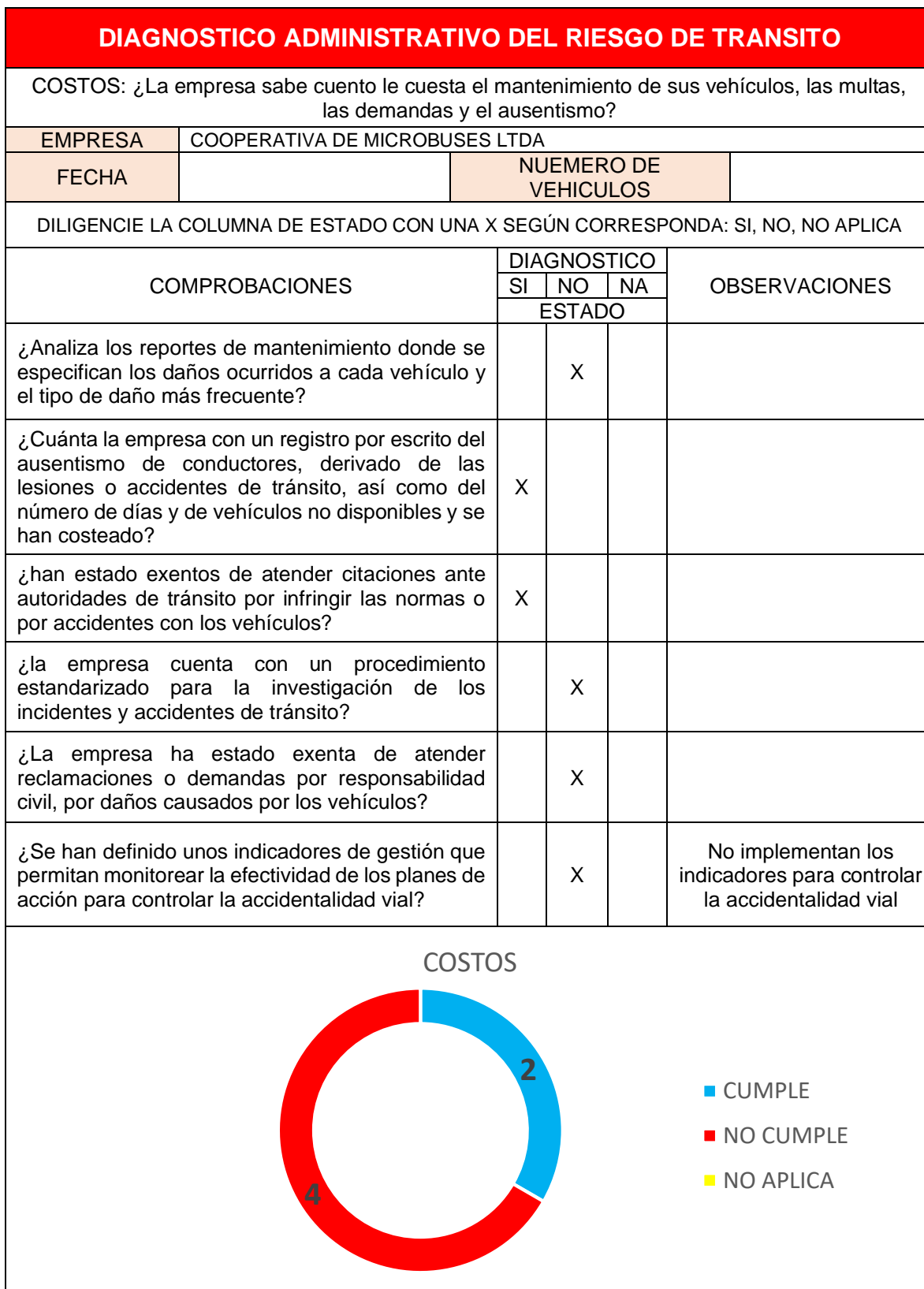


Figura 8. Diagnostico Administrativo del riesgo de tránsito, Costos.

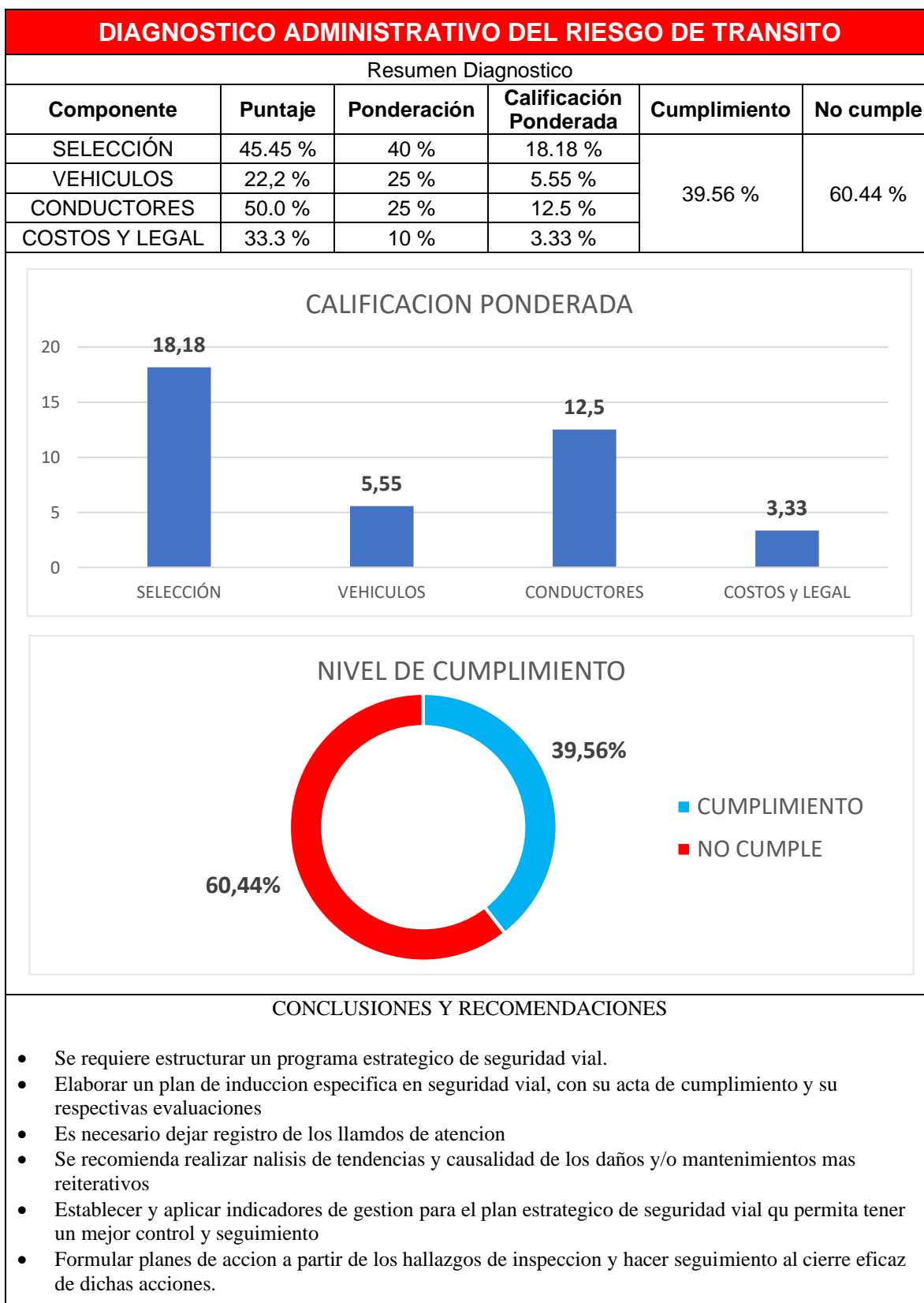


Figura 9. Resumen Diagnostico Administrativo

4.1.3 Diagnostico de Riesgos Viales

Para COOMICRO LTDA el reconocimiento de la situación actual de la Seguridad Vial, es la principal herramienta de observación que permite analizar las posibles estrategias primordiales a implementar, para dar inicio a las actividades de prevención de los accidentes e incidentes relacionados dentro del marco de seguridad vial, durante toda la ejecución de las actividades del objeto.

Antes de iniciar las acciones para intervenir el riesgo, es necesario planear la ruta segura con actividades a partir de un diagnóstico y una política clara en materia de prevención de riesgos de tránsito. El propósito de este diagnóstico es identificar una serie de situaciones de riesgo que son causas básicas en el proceso de ocurrencia de los accidentes de tránsito. Estos accidentes, como cualquier otro evento, son de origen multicausal y por ello es necesario identificar oportunamente aquellos riesgos propios de los comportamientos humanos, de los vehículos y de la infraestructura, que tienen el potencial de causar accidentes.

4.1.3.1 Instrumentos para determinar el riesgo vial

Se realizó el diagnóstico de los riesgos viales presentes en su operación a través de 2 mecanismos. El primero tendiente a identificar el impacto en el factor humano mediante la aplicación de una encuesta a todo su personal indagando sobre los riesgos presentes en los desplazamientos in itinere y en misión, identificando el rol del colaborador para así analizar los datos de forma específica (ver anexo 4). Y el segundo para identificar los riesgos del

factor vehículos se realizó una inspección de seguridad a toda la flota automotor y no automotor, a través de una lista de chequeo buscando identificar las condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos puestos al servicio de la organización (ver anexo 5).

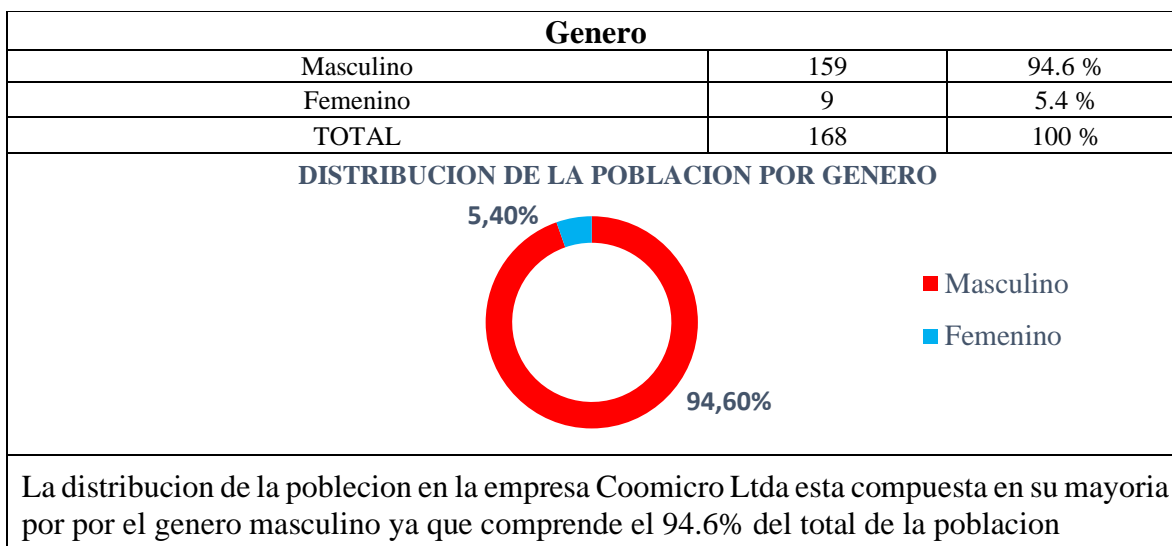


Figura 10. Distribución de la población por género.

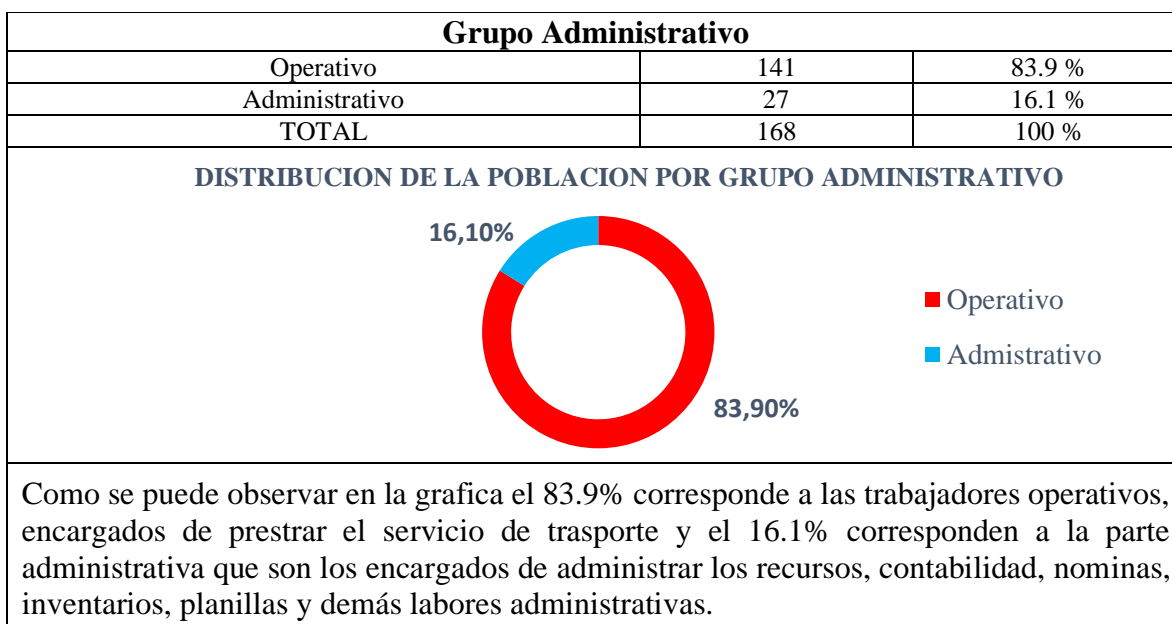


Figura 11. Distribución de la población por grupo administrativo.

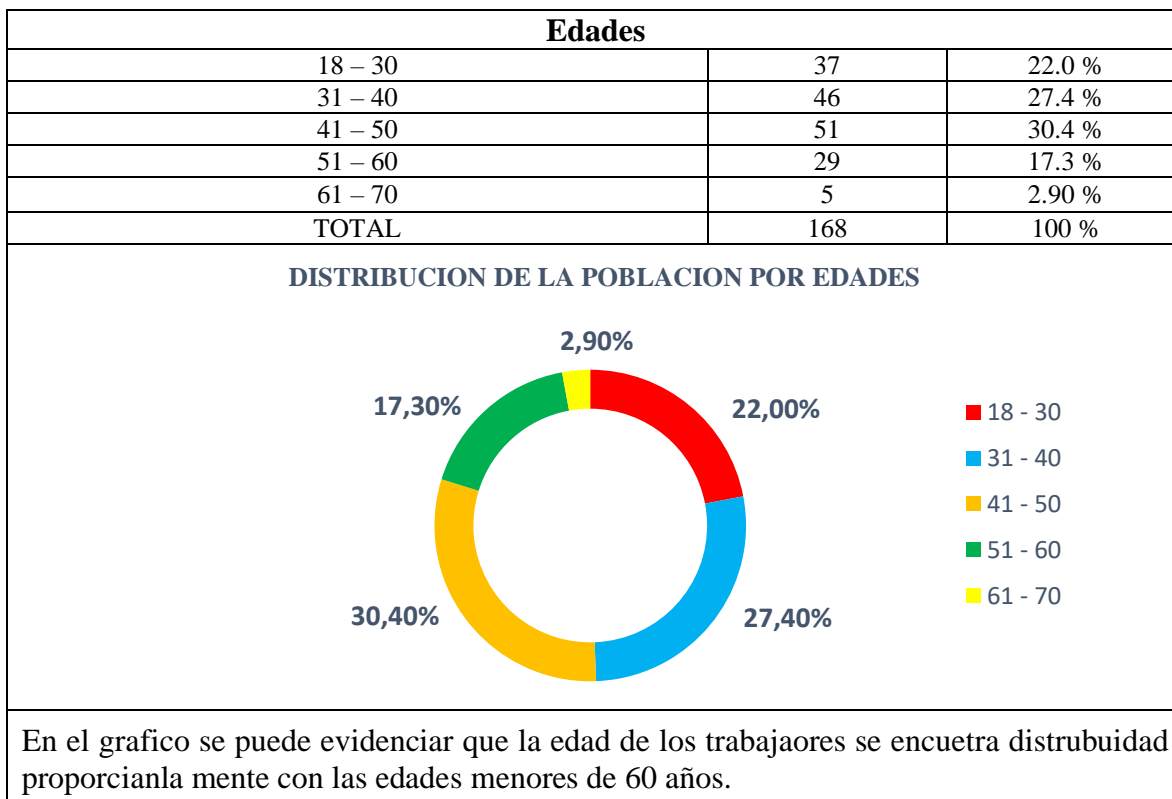


Figura 12. Distribución de la población por edades.

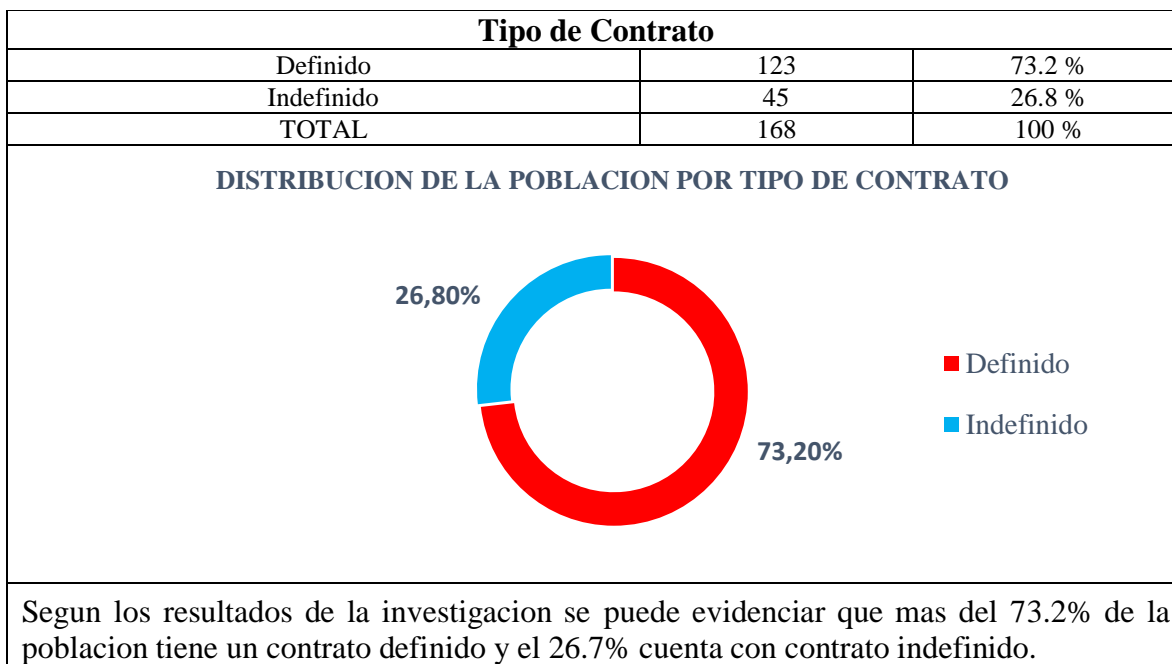


Figura 13. Distribución de la población por tipo de contrato.

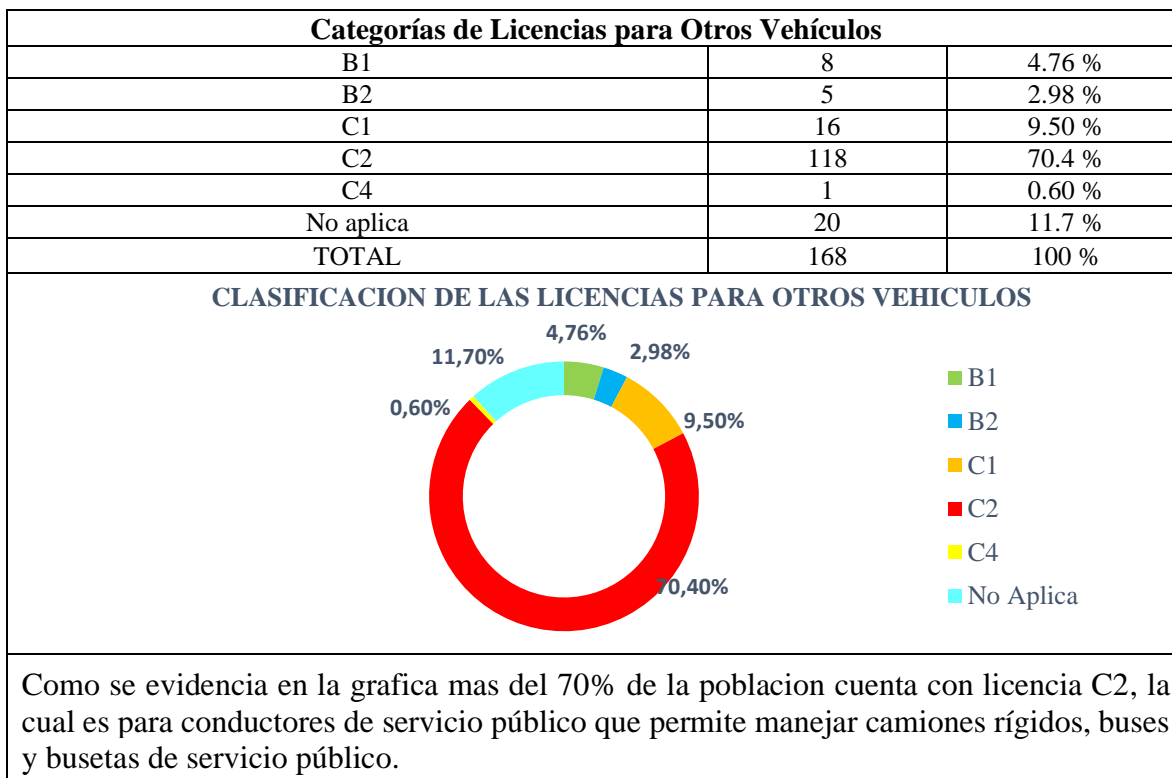


Figura 14. Clasificación de las licencias de conducción para otros vehículos.

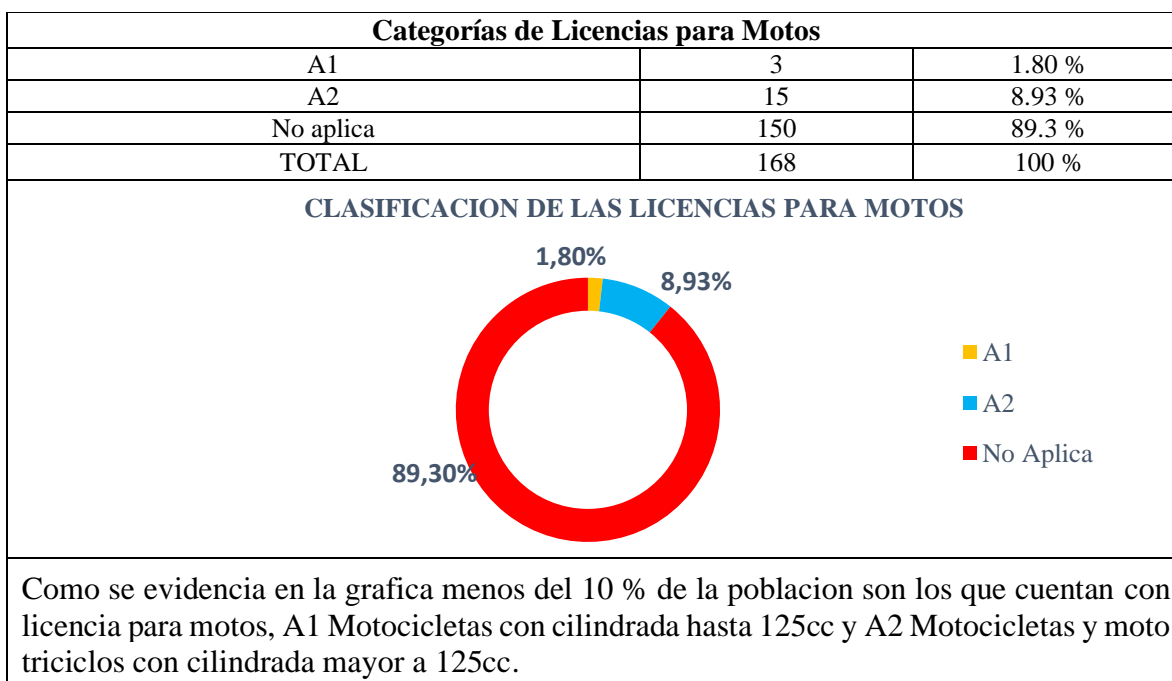


Figura 15. Clasificación de las licencias de conducción para motos.

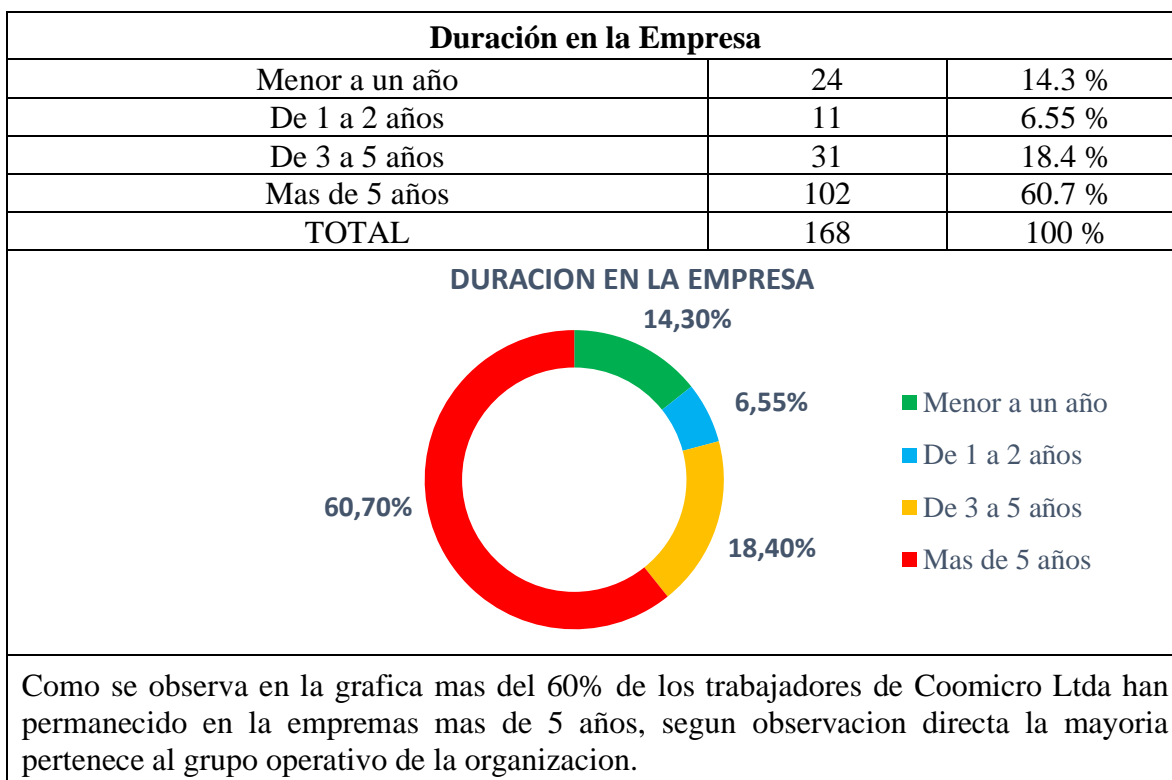


Figura 16. Duración en la empresa Coomicro.

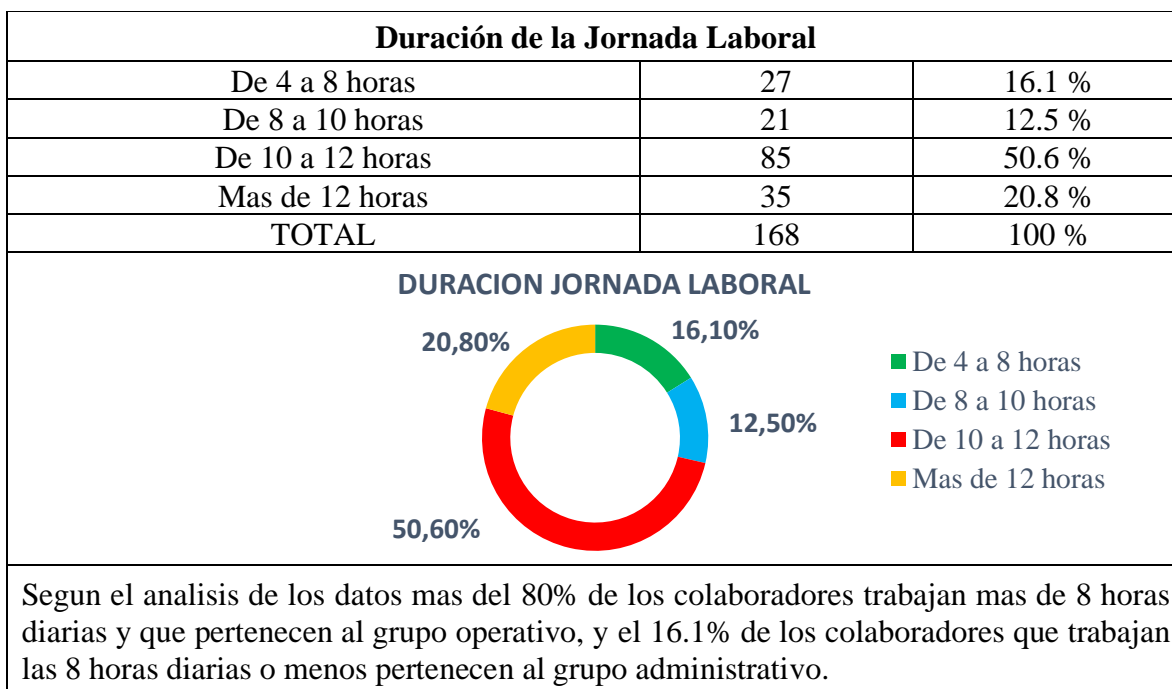


Figura 17. Duración de la jornada laboral.

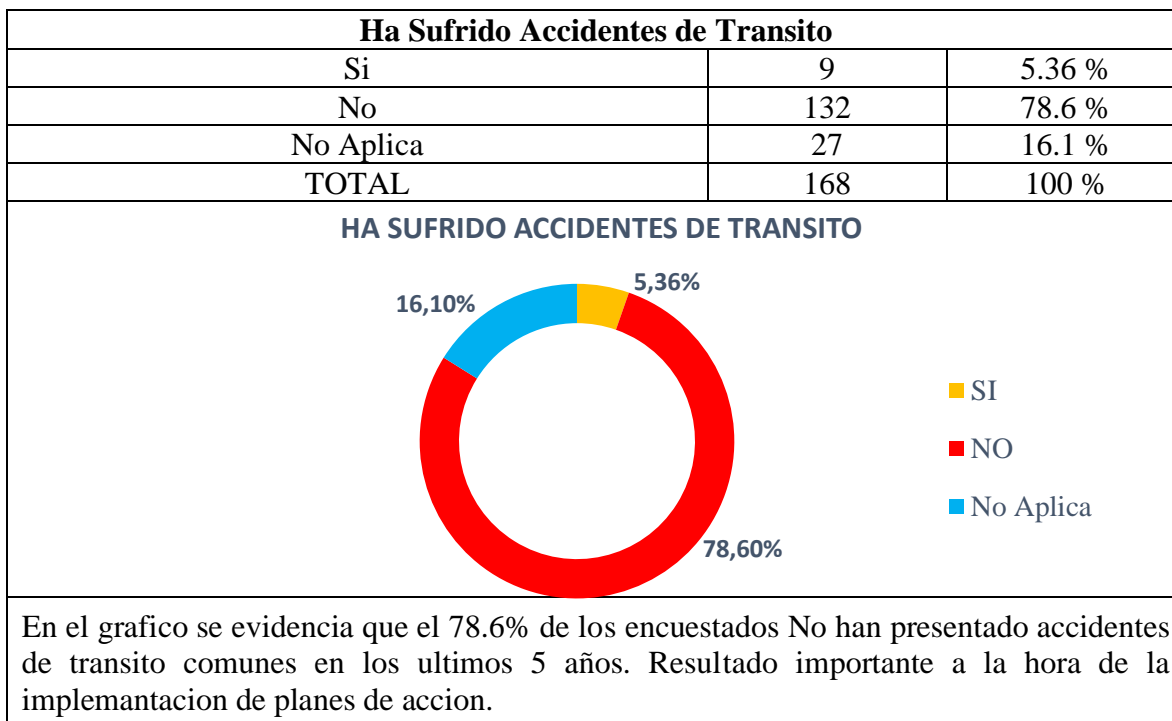


Figura 18. Presentación de accidentes de tránsito.

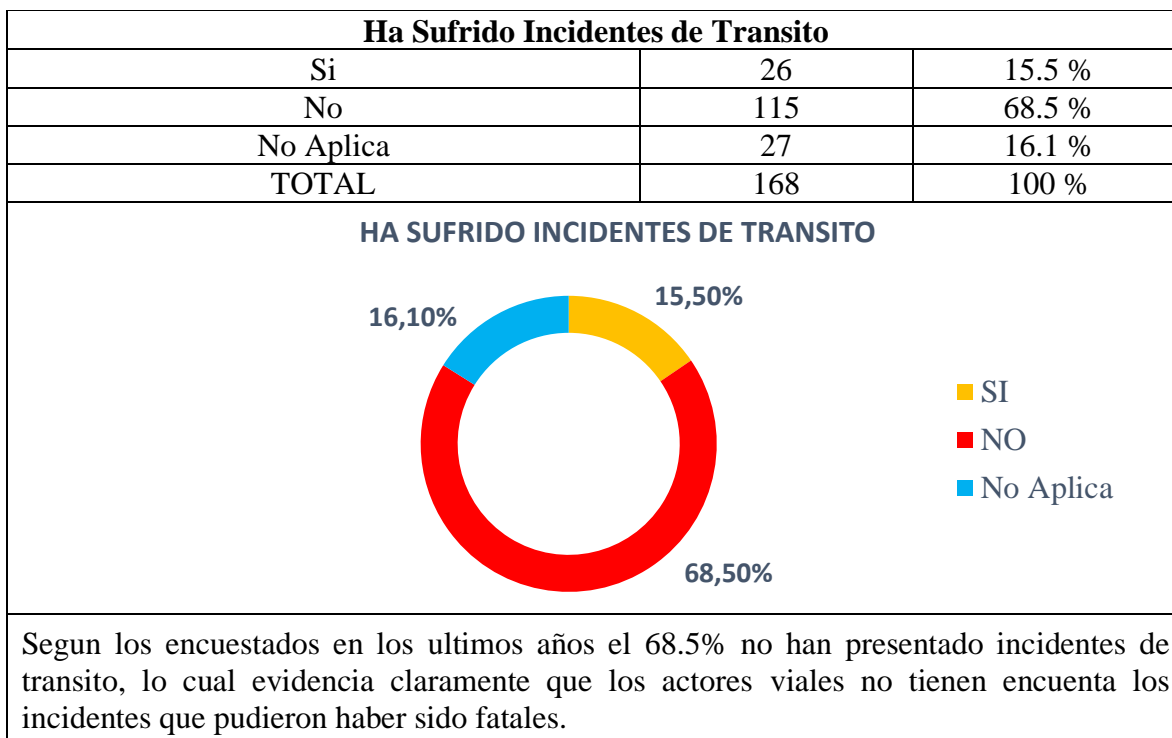


Figura 19. Presentación de incidentes de tránsito.

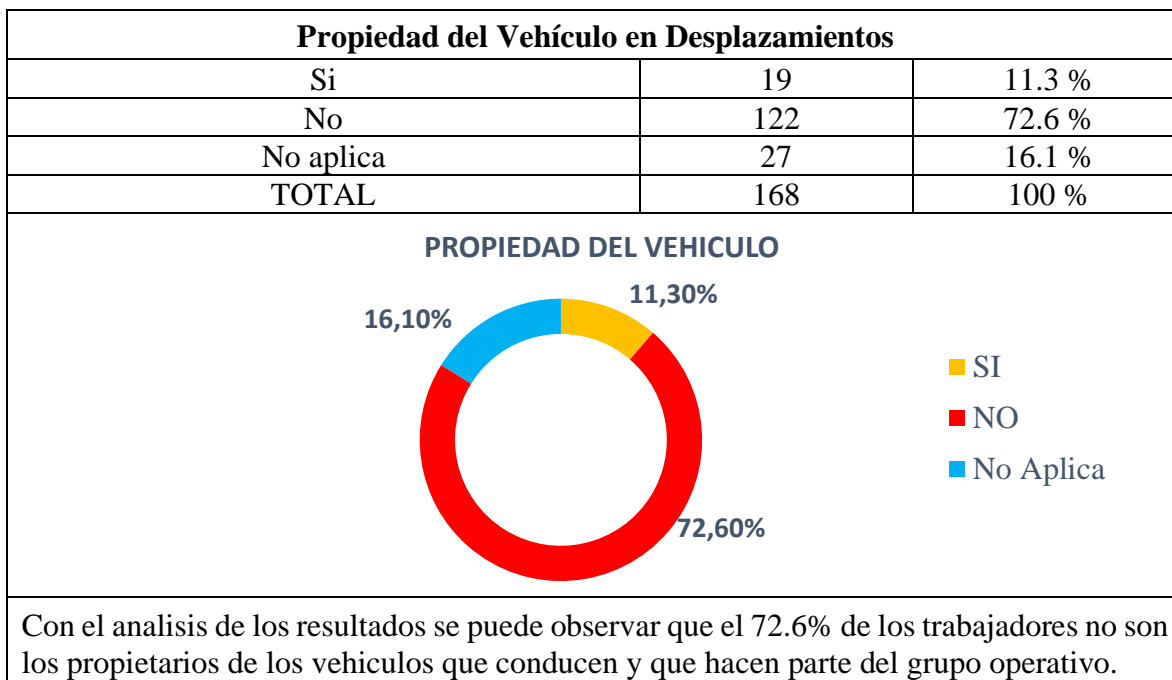


Figura 20. Propiedad del vehículo en desplazamientos en misión.

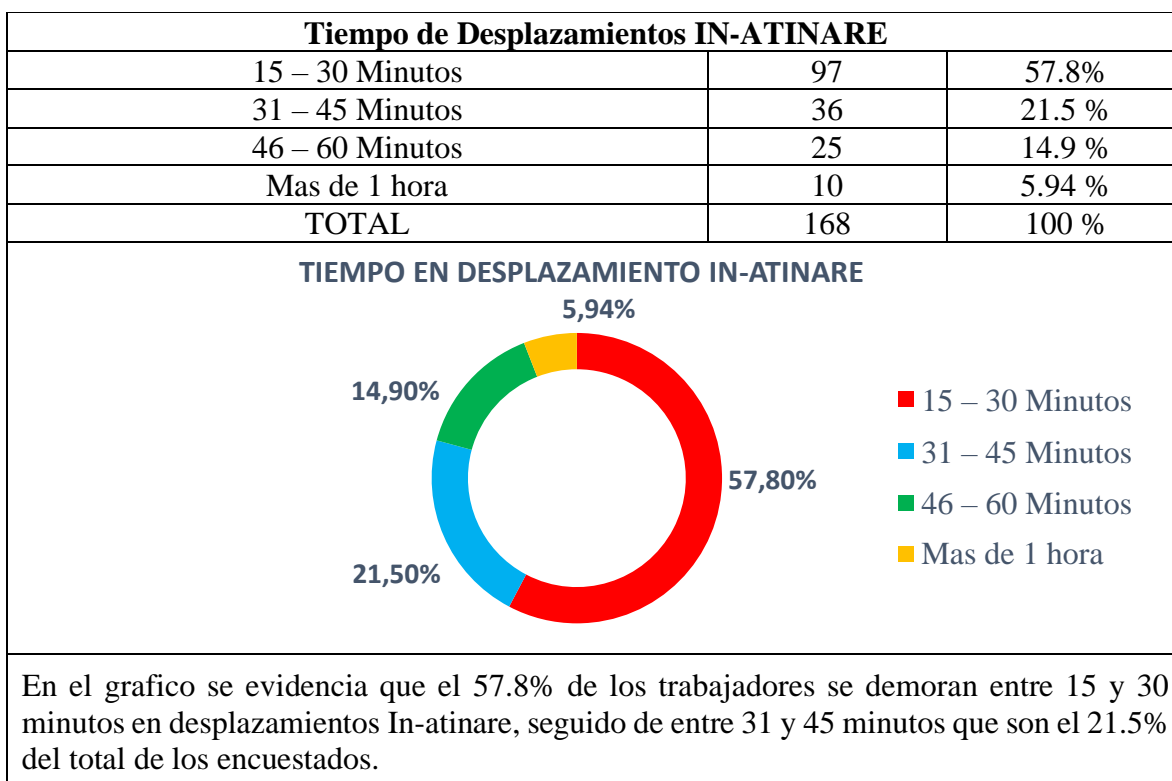


Figura 21. Tiempo de desplazamiento In-atinare.

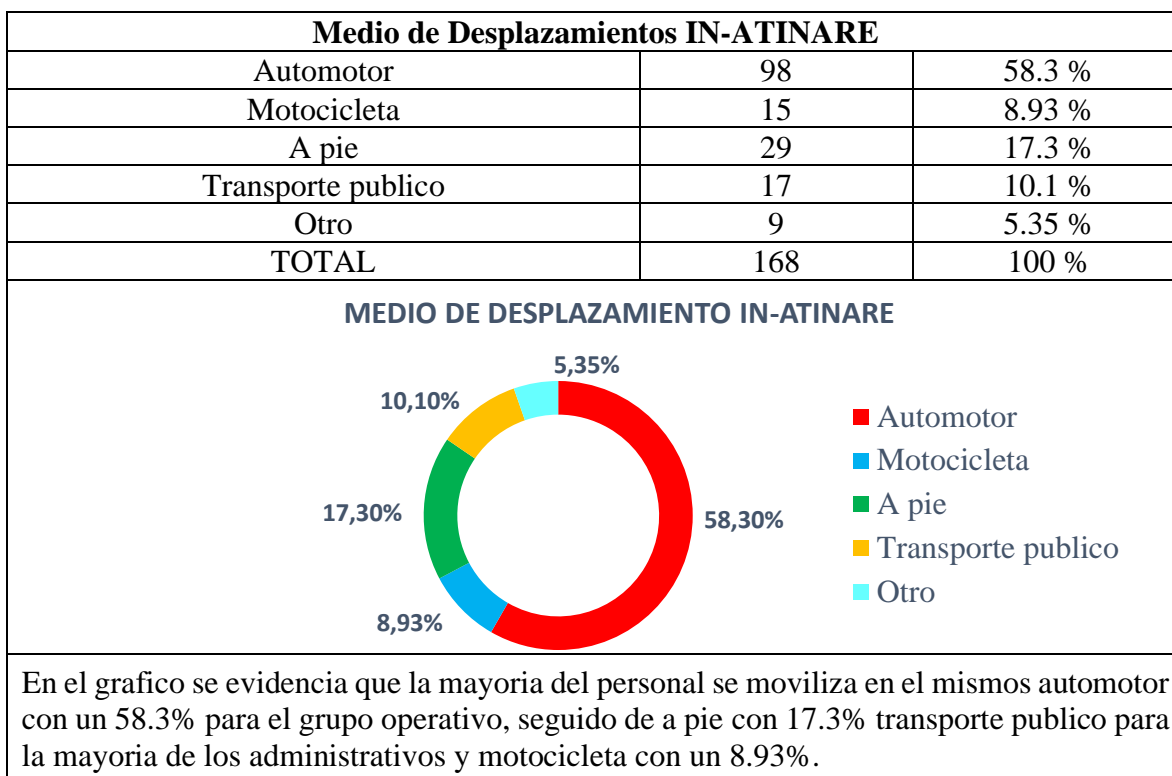


Figura 22. Medio de desplazamiento In-atinare

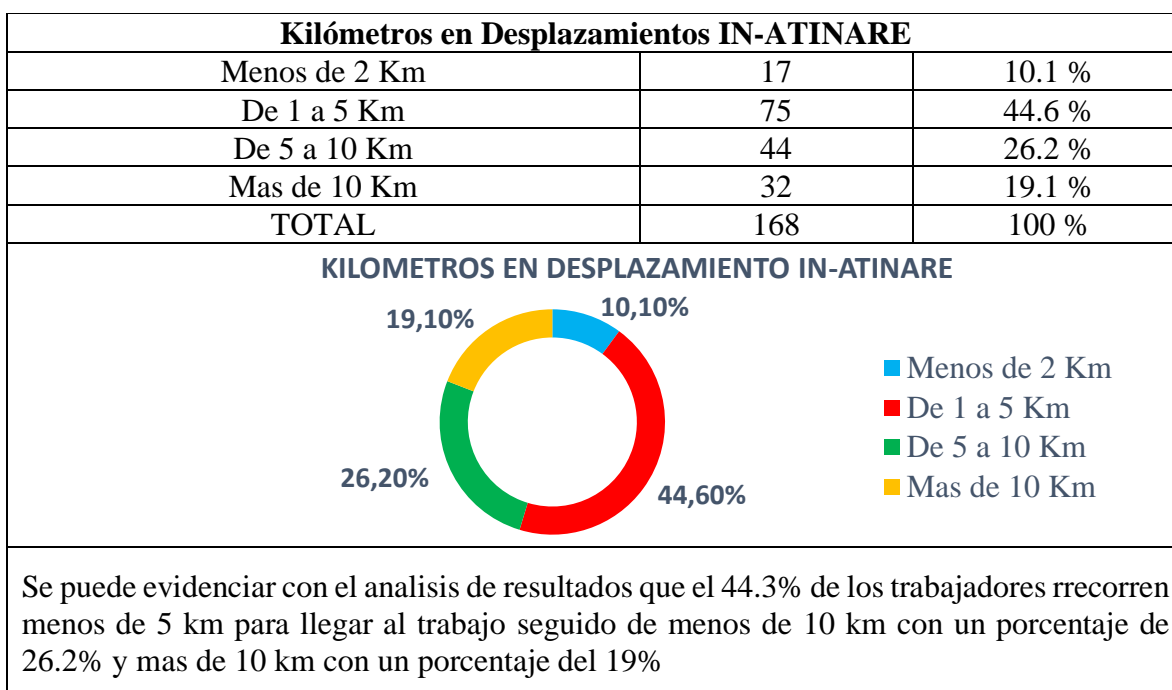


Figura 23. Kilometros recorridos en desplazamientos In-atinare

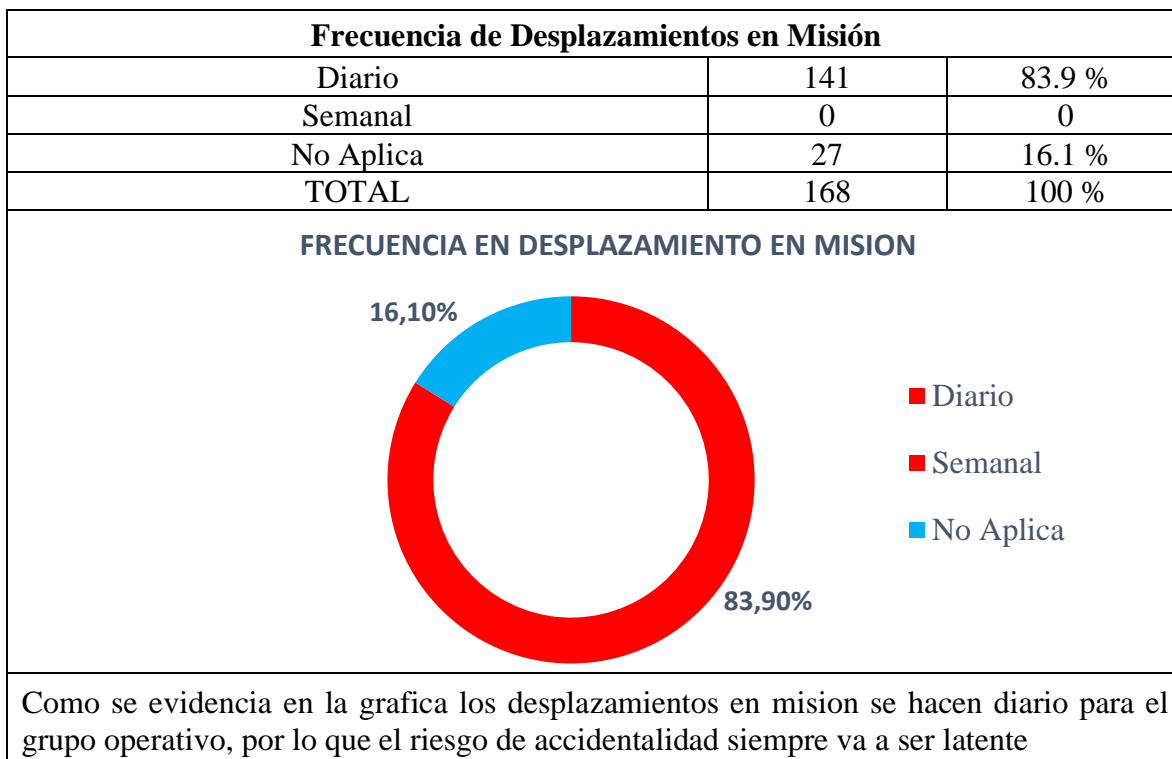


Figura 24. Frecuencia de desplazamientos en misión.

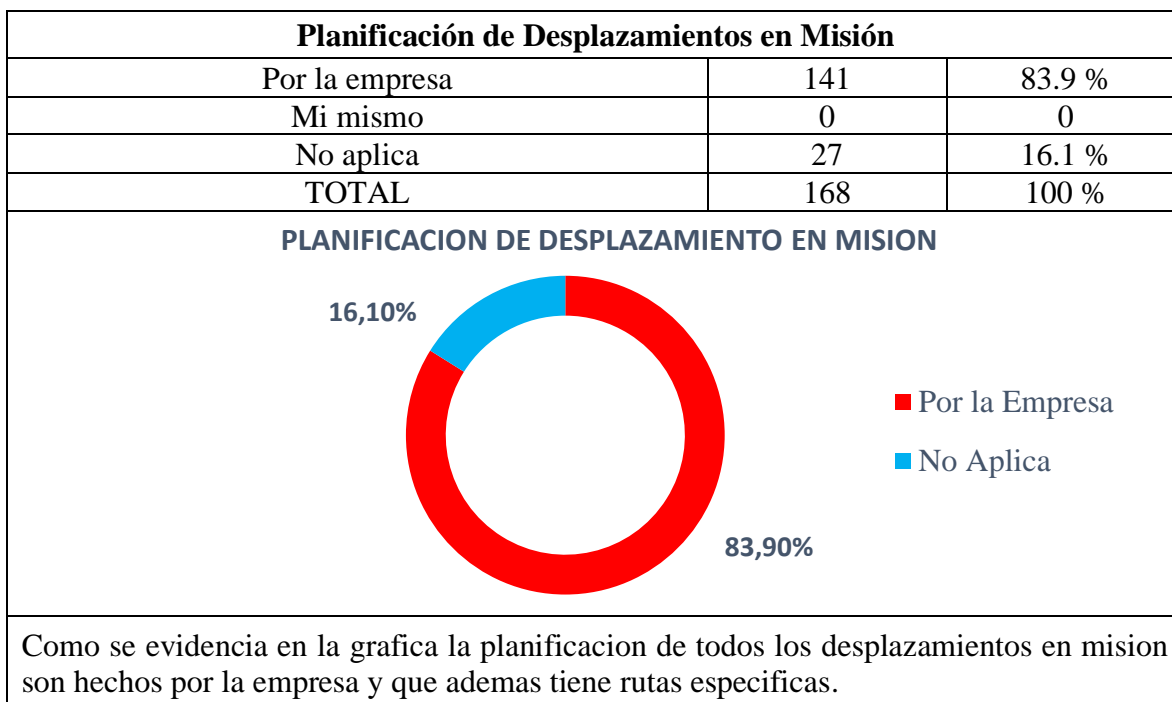


Figura 25. Planificación de desplazamientos en misión.

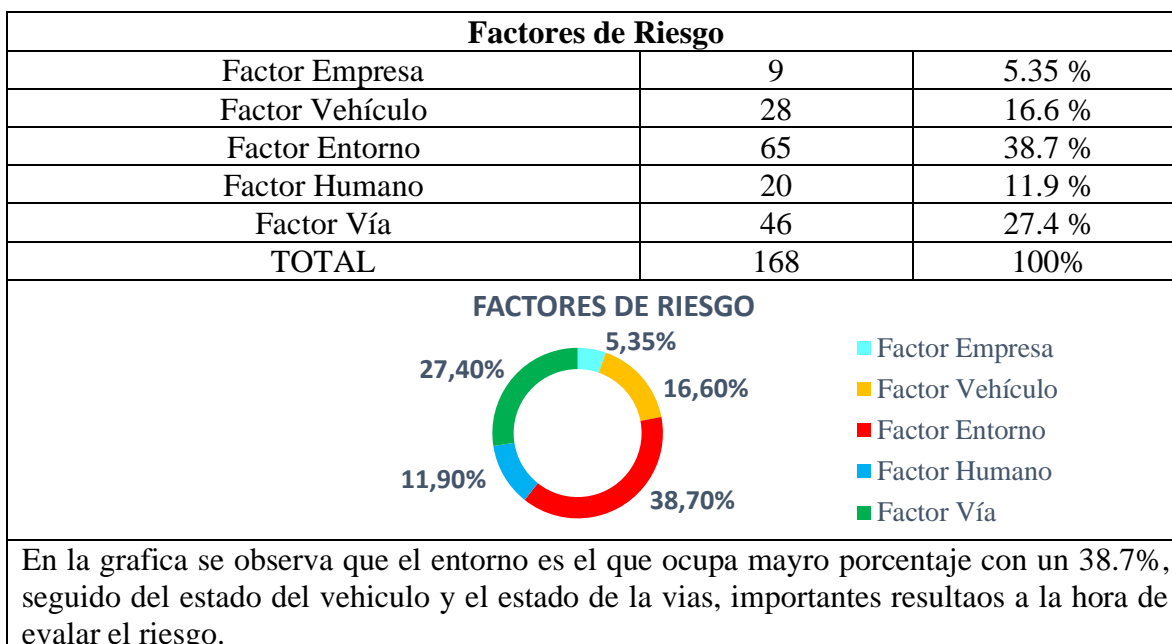


Figura 26. Factores de riesgo.

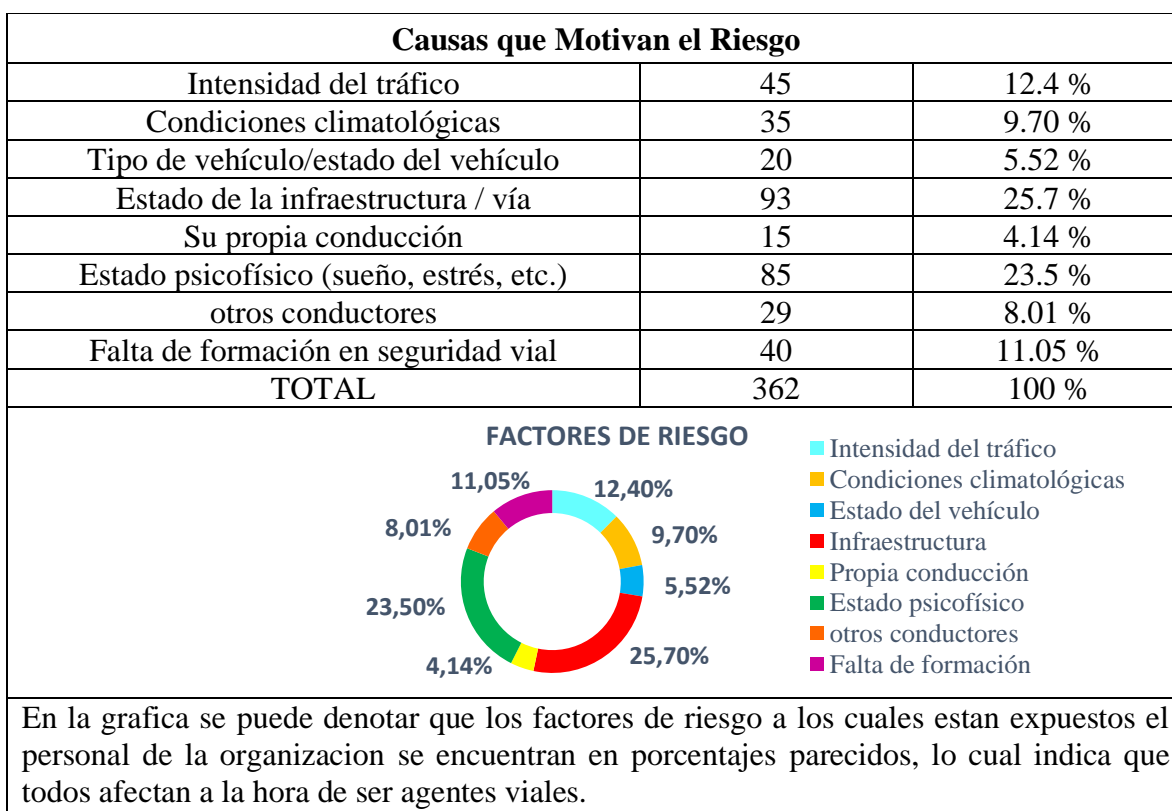


Figura 27. Causas que motivan el riesgo.

4.2. Plan de Acción Para el Desarrollo del PESV.

Con base a los resultados de los factores de riesgo analizados que afectan la seguridad vial en la Coomicro Ltda., se implementaron acciones fundamentadas en los cinco pilares establecidos en la resolución 1565 del 2014, Fortalecimiento en la gestión institucional, Comportamiento humano, Vehículos seguros, Infraestructura segura y Atención a víctimas, las cuales se mencionan a continuación.

4.2.1. Fortalecimiento Institucional

4.2.1.1 Conformación del Equipo de Trabajo

4.2.1.1.1. Directrices De La Alta Dirección

COOMICRO LTDA, en cabeza de la Gerencia General, se compromete a establecer y ejecutar actividades de prevención de accidentes de tránsito que puedan generar, lesiones físicas, mentales y sociales a los trabajadores, a la comunidad en general y al medio ambiente, para lo anterior formaliza su compromiso en el documento (ver anexo 6).

4.2.1.1.2 Comité de Seguridad Vial

La gerencia ha definido la reestructuración del comité de seguridad vial de la organización mediante el documento interno (ver anexo 7), y se han establecido funciones según lo dispuesto en la resolución 1565 de 2014. Teniendo en cuenta como objetivo del

comité de seguridad vial, plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia en el personal y lograr los objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

Este comité se reunirá de forma trimestral y cada vez que se presente un incidente o accidente de tránsito para socializar el siniestro presentado y revisar temas operativos y de seguridad en el transporte, estas reuniones son dirigidas por el responsable del Plan estratégico de seguridad vial (ver anexo 8).

La alta dirección ha definido para la conformación del comité de seguridad vial a los siguientes cargos, los cuales tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV, y en consecuencia cada uno liderara un pilar del PESV de acuerdo a las actividades propias de su cargo y los planes de acción de cada pilar expuestos en la tabla 9.

Tabla 9.

Conformación del Comité de Seguridad Vial.

CARGO	NOMBRE	PILAR
Gerente General	Oscar Emilio Quintero Serrano	F Institucional
Jefe de Transporte	Luz Mary Torrado Ropero	Vehículos seguros
Jefe de Talento Humano	Jennifer Viviana Mantilla	Comportamiento humano
Jefe de SST	Nathaly Mancilla Riaño	Atención a víctimas
Jefe de Rutas	John Fredy Guzmán Cano	Infraestructura segura

Esta responsabilidad queda asignada al cargo de cada integrante, por lo que el comité queda vinculado a los cargos y sus integrantes, serán las personas que ocupen la posición en la organización; los integrantes actuales se relacionan en el acta de comité.

4.2.1.1.3 Política de Seguridad Vial

La política de seguridad vial (ver anexo 9) es adecuada al objeto misional de la organización, ya que busca la prevención de los accidentes de tránsito y mejorar los hábitos de movilidad de sus colaboradores, y esto se evidencia en el texto general de la política y los lineamientos de compromiso.

El plan estratégico de seguridad vial de Coomicro Ltda., busca actividades de promoción y prevención de accidentes en vía pública. Por ello todos los empleados y el personal propio provistos con vehículos de la empresa para el ejercicio de su labor diaria, son responsables de participar en las diversas actividades que se programen y desarrollen, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social del personal, contratistas subcontratistas y todos los actores viales; de acuerdo con las disposiciones y requisitos legales, a través de la metodología, los recursos financieros, la infraestructura y el personal competente los cuales son responsables de participar en las diversas actividades que se programen y desarrollen por parte de la empresa.

4.2.1.2 Análisis y Evaluación del Riesgo

Teniendo en cuenta los resultados del cuestionario diagnóstico y el esquema modelo de la Resolución 1565 de 2014, la metodología usada para la calificación de los riesgos viales de la empresa está definida por la guía técnica colombiana GTC-45, acorde al procedimiento interno de COOMICRO LTDA. Con el fin de evaluar el riesgo, priorizar y determinar los planes de acción adecuados tendientes a minimizar la posibilidad de un accidente de tránsito, esta calificación y clasificación se encuentra documentada (ver anexo 10).

La evaluación de los riesgos (ver tabla 10) corresponde al proceso de determinar la probabilidad de que ocurran eventos específicos y la magnitud de sus consecuencias, mediante el uso sistemático de la información disponible.

Tabla 10.

Evaluación de riesgos.

EVALUACION DE RIESGO	
Nivel de Riesgo (NR)	Nivel de Probabilidad (NP)
$NR = NP \times NC$	$NP = ND \times NE$
NP = Nivel de probabilidad	NE = Nivel de exposición
NC = Nivel de consecuencia	ND = Nivel de deficiencia

Para determinar el ND se puede utilizar la tabla 11 mostrada a continuación.

Tabla 11.

Valoración del Nivel de Deficiencia.

Valor ND	Significado
10	Se ha(n) detectado peligro(s) que determina(n) como posible la generación de incidentes o consecuencias muy significativas, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo es nula o no existe, o ambos.
6	Se ha(n) detectado algún(os) peligro(s) que pueden dar lugar a consecuencias significativa(s), o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es baja, o ambos
2	Se han detectado peligros que pueden dar lugar a consecuencias poco significativas o de menor importancia, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es moderada, o ambos.
NO SE ASIGNA VALOR	No se ha detectado consecuencia alguna, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es alta, o ambos. El riesgo está controlado. Estos peligros se clasifican directamente en el nivel de riesgo y de intervención cuatro (IV)

Para determinar el NE se podrán aplicar los criterios de la Tabla 12.

Tabla 12.

Valoración del nivel de exposición.

Nivel NE	Significado
4	La situación de exposición se presenta sin interrupción o varias veces con tiempo prolongado durante la jornada laboral.
3	La situación de exposición se presenta varias veces durante la jornada laboral por tiempos cortos.
2	La situación de exposición se presenta alguna vez durante la jornada laboral y por un periodo de tiempo corto.
1	La situación de exposición se presenta de manera eventual.

Para determinar el NP se combinan los resultados de las tablas 11 y 12, en la tabla 13.

Tabla 13.

Valoración del Nivel de Probabilidad.

NIVEL DE PROBABILIDAD		NVEL DE EXPOSICION			
		4	3	2	1
NIVEL DE DEFICIENCIA	10	40	30	20	10
	6	24	18	12	6
	2	8	6	4	2

A continuación, se determina el nivel de consecuencias según los parámetros de la Tabla 14.

Tabla 14.

Valoración del Nivel de Consecuencia

NC	Significado Daños Personales
100	Muerte
60	Lesiones o enfermedades graves irreparables (Incapacidad permanente parcial o invalidez).
25	Lesiones o enfermedades con incapacidad laboral temporal (ILT).
10	Lesiones o enfermedades que no requieren incapacidad.

Los resultados de las tablas 13 y 14 se combinan en la figura 28 para obtener el nivel de riesgo, el cual se interpreta de acuerdo con los siguientes criterios.

Nivel de riesgo NR = NP x NC		Nivel de probabilidad (NP)			
		40-24	20-10	8-6	4-2
Nivel de consecuencias (NC)	100	I 4 000-2 400	I 2 000-1 200	I 800-600	II 400-200
	60	I 2 400-1 440	I 1 200-600	II 480-360	II 200 III 120
	25	I 1 000-600	II 500-250	II 200-150	III 100-50
	10	II 400-240	II 200 III 100	III 80-60	III 40 IV 20

Figura 28. Nivel de riesgo.

4.2.1.2.1 Definición de riesgos viales de la empresa

De acuerdo al estudio realizado por cargo y su exposición al riesgo vial, así como los resultados del diagnóstico, los riesgos identificados para los roles presentes en la empresa son los relacionados en la figura 29.

grupo de trabajo	rol en la vía	riesgo por entorno y/o por hábitos	ND	NE	NP	NC	NR	IN
Administrativo/ operativo	Conductor motocicleta	Conductores imprudentes en la vía	2	3	6	100	600	Alto
		Condiciones climáticas adversas						
		Vías en malas condiciones						
		Animales en la vía						
		Ausencia de señalización						
		Exceso de velocidad						
		Uso de celular y radios portátil						
		Ingerir bebidas alcohólicas						
		No respetar señales de tránsito						
		No utilización de casco y/o EPP						
operativo	Conductores de carro	Conductores imprudentes en la vía	2	3	6	100	600	Alto
		Condiciones climáticas adversas						
		Vías en malas condiciones						
		Animales en la vía						
		Ausencia de señalización						
		Exceso de velocidad						
		Uso de celular y radios portátil						
		Ingerir bebidas alcohólicas						
		No respetar señales de tránsito						
		No utilizar cinturón de seguridad						
		Inspección preoperacional vehículo						
		Agotamiento físico jornadas largas						
operativo	Peatón	Omitir señales de tránsito	2	1	2	60	120	Bajo
		Distracción al caminar						
		Cruzar vías sin precaución						
		No usar cruces y pasos peatonales						
		Uso de celular y radios portátil						
Adm/ operativo	Pasajero	No utilizar cinturón de seguridad	2	2	4	100	400	Medio
		Uso de celular y radios portátil						
		Infraestructura						
		No respetar señales de tránsito						

Figura 29. Analisis de riesgos.

4.2.1.3. implementación del plan de seguridad vial.

4.2.1.3.1 Cronograma de Implementación

Para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se ha establecido un cronograma en el cual se establecieron actividades encaminadas a dar cumplimiento a las líneas de acción propuestas (ver anexo 11), en este se planificarán las acciones teniendo en cuenta el análisis de riesgo en la vía, los resultados del Diagnósticos de seguridad vial y por último la viabilidad, el impacto, la frecuencia, alineación con los 5 ejes del PESV.

4.2.1.3.2. Presupuesto.

Para la implementación del PESV se tiene definido un presupuesto de \$ 43.635.974 para realizar actividades desde el SG-SST y el proceso de compras estipulado en la tabla 15.

Tabla 15.

Presupuesto.

Ítem	Valor
Calibración de alcoholímetro	\$800.000
Capacitación	\$1.734.042
Dotación	\$15.846.176
Total, SG-SST	\$ 18.380.218
Mantenimiento	\$18.778.500
Pólizas requeridas por ley	\$6.477.256
Total, Proceso de Compras	\$ 25.255.756
Total, presupuesto PESV	\$43.635.974

4.2.2. Comportamiento Humano

Todos los empleados de COOMICRO LTDA, que en sus operaciones o con el propósito de cumplir las labores para las cuales fueron contratadas, deben acogerse a lo estipulado por las normas colombianas vigentes en materia de tránsito y transporte, como también, cumplir las demás disposiciones establecidas en este documento. Los procesos de selección de personal serán realizados por profesionales competentes en las diferentes áreas.

Para contratar un conductor, o asignar un vehículo a un trabajador es necesario que el área de recursos humanos tenga presente las recomendaciones de este numeral.

4.2.2.1. Procedimiento de selección de conductores.

4.2.2.1.1. Perfil del conductor

La empresa establece el perfil de los conductores (ver anexo 12), donde se relaciona el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en las labores a realizar.

4.2.2.1.2. Procedimiento de selección

La empresa una vez consultada con la junta directiva, definió y aprobó el procedimiento de selección de conductores, el cual incluye la realización de todos los exámenes y pruebas que garantizan la idoneidad del trabajador.

4.2.2.2 Pruebas de ingreso de conductores

4.2.2.2.1. Exámenes médicos de Ingreso y preventivos

COOMICRO LTDA, realiza exámenes médicos ocupacionales de acuerdo a lo establecido en las Resolución 2346 de 2007 y Resolución 1918 de 2009. (Ingreso, egreso y periódicos) a demás los exámenes periódicos una vez al año, de acuerdo con lo estipulado en el perfil del conductor para el cargo. Estas pruebas serán realizadas por el proveedor expuesto en la tabla 16.

Tabla 16.

Idoneidad del proveedor de exámenes médicos.

IDONEIDAD DEL PROVEEDOR DE EXÁMENES MÉDICOS	
Nombre	IPS PROGRESANDO EN SALUD
NIT	900876584
Dirección	Calle 21a # 0B - 75, Barrio El Rosal
Ciudad	Cúcuta - Colombia
Teléfono	5489755 - 3042479156
Correo electrónico	sgsstprogresando@gmail.com
Actividad económica	1851201

4.2.2.2.2 Exámenes psicosenométricos.

Además, se les realiza a los conductores exámenes psicosenométricos certificado por un médico especialista en salud, tabla 17. Estos exámenes serán realizados al inicio del contrato. La evidencia de aplicación de estos exámenes está en la carpeta de cada conductor.

Tabla 17.

Idoneidad del proveedor de exámenes psicosenométricos.

IDONEIDAD DEL PROVEEDOR DE EXÁMENES PSICOSENSOMETRICOS	
Nombre	Medicare de Colombia S.A.S
NIT	9002572811
Dirección	Av. 2E # 5.23 La Ceiba
Teléfono	3133199873
Actividad	Practica medica sin internación.
Correo	medicarecolombia@gmail.com

4.2.2.2.3. Pruebas teórico practicas

4.2.2.2.3.1 Pruebas teóricas de conocimiento: Estas pruebas serán diseñadas por empresa con registro educativo, o escuelas de enseñanza automovilística aprobadas por el ministerio de transporte. El contenido de esta prueba debe incluir los siguientes aspectos:

- Interpretación de señales de tránsito.
- Legislación aplicable en tránsito y transporte.
- Conocimientos sobre cómo actuar ante un accidente de tránsito.
- Conocimientos en seguridad vial y propios del vehículo a operar.

4.2.2.2.3.2 Pruebas prácticas de operación de vehículos: estas pruebas deberán ser diseñadas por tipo de vehículo, aplicadas por escuelas de conducción, o empresa con registro educativo de técnicas de conducción certificados a nivel Nacional. El contenido de esta prueba debe incluir mínimo los siguientes aspectos sin limitarse a estos:

- Preparación y alistamiento del vehículo para la conducción.
- Pericia de parqueo y manejo del espacio de maniobra.
- Habilidad para iniciar marcha en pendientes.
- Hábitos generales de manejo (uso del embrague, reducción de velocidad usando la transmisión, operación de frenado, cambio de relación, revolucionado del motor etc.)

Tabla 18.

Pruebas teóricas prácticas.

IDONEIDAD DEL PROVEEDOR DE PRUEBAS TEORICO PRACTICAS	
Nombre	Medicare de Colombia S.A.S
NIT	9002572811
Dirección	Av. 2E # 5.23 La Ceiba
Teléfono	3133199873
Actividad	Practica medica sin internación.
Correo	medicarecolombia@gmail.com

La calificación de las pruebas será ejecutada por el instructor de técnicas de conducción de la empresa contratada para tal fin. Para continuar con el proceso de contratación, esta prueba debe superarse con un 80% sobre el 100%.

4.2.2.3. Pruebas de control preventivo a conductores

La empresa estableció realizar pruebas de control preventivo a los conductores en las mismas entidades que practicaron los exámenes de ingreso, por lo que son idóneas para tal fin y con la periodicidad indicada en la tabla 19.

Tabla 19.

Pruebas de control preventivo.

PRUEBA	PERIODICIDAD
Examen Medico	Anual
Examen Psicosensométricos	Anual
Examen Teórico	Anual
Examen Practico	Anual

4.2.2.4. Capacitación en seguridad vial.

Dentro del programa de capacitación de la empresa se encuentran contemplados anualmente los temas necesarios para capacitar y formar a los trabajadores dejando como evidencia el registro de asistencia, este es dirigido a aquellas personas que de acuerdo con la matriz de riesgos de seguridad vial tienen exposición al riesgo vial.

Se ha documentado un programa por módulos de aplicación, cada módulo hace referencia al temario a impartir cada año, con el fin de garantizar la formación de personal nuevo y antiguo en la compañía, así como la actualización de conocimientos al personal.

La responsabilidad de la ejecución, control y monitoreo del programa de capacitación y entrenamiento en seguridad vial es del área de Talento Humano de la empresa, el cual debe realizar el seguimiento y control del mismo. Apoyándose en el procedimiento Elaboración y Evaluación de Planes de Formación con su respectivo seguimiento (ver anexo 13).

4.2.2.4.1. Evaluación de la capacitación.

Para las diferentes capacitaciones se establecerá un cuestionario. La evaluación será pedida al encargado de realizar la capacitación una semana antes de la misma con el fin de revisarla y dar el visto bueno de ella por parte del responsable del PESV.

El criterio de aprobación de las evaluaciones del programa de capacitación y entrenamiento en seguridad vial debe ser superior al 60% de aciertos para cualquier caso. En el caso que el puntaje sea inferior, los empleados deben reforzar los temas y presentar una nueva evaluación, la evidencia de estas evaluaciones y su calificación quedara registrada en el formato de evaluación de la capacitación (ver anexo 14), y se relacionara en la carpeta de información de cada conductor.

4.2.2.5 Control de Documentación de Conductores

COOMICRO LTDA, tendrá documentada la información de sus conductores en una base de datos almacenada en la Software documental de la entidad, para lo cual cumplirá con la Ley 1581 de 2012 en cuanto a la protección de datos personales, actualizando esta de manera mensual el área de Talento Humano.

Además, se relaciona una carpeta donde se compila y controla la información de cada uno de los conductores, allí por persona se registra el formato de hoja de vida (ver Anexo 15) además, documentos como la copia de la licencia de conducción y cedula de ciudadanía, los registros de las pruebas de ingreso y periódicas realizadas, el compilado de evidencias de

formación, evidencias de la inscripción ante el RUNT, evidencia de las consultas al SIMIT para la verificación de comparendos, y los soportes de pago de comparendos si se han presentado.

Para garantizar el control de la documentación de conductores propios y no propios, la empresa, ha definido realizar una verificación semestral de la información de los conductores, con el fin de tener una base de datos actualizada, además, esta verificación se puede evidenciar en el cronograma de actividades del plan estratégico de seguridad vial PESV.

4.2.2.5.1. Procedimiento de comparendos.

La empresa se abstiene de permitir la contratación de conductores que tengan comparendos pendientes de pago, por lo menos deben estar con acuerdos de pago y soportar evidencia del cumplimiento de la obligación adquirida. De igual forma, si los comparendos son generados cuando el conductor se encuentra activo en la organización se notifica al conductor y al propietario del vehículo con el fin de que, según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, puedan acogerse a los descuentos en el pago del comparendo, este reporte se debe pasar al responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

4.2.2.6. Políticas de Regulación de la empresa.

Con el objeto de apoyar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, Coomicro Ltda., adopta las siguientes políticas (ver anexo 16) para los conductores y ocupantes del Vehículo:

4.2.2.6.1. Política de no Alcohol, Tabaco y Sustancias Psicoactivas.

Está prohibido presentarse a laborar bajo los efectos de alcohol o sustancias psicoactivas, que pueden alterar el comportamiento normal de cualquier trabajador que actúe por cuenta o en representación de la organización. Toda persona que conduzca vehículos para o en nombre de COOMICRO LTDA, puede ser sometida a realizarse una prueba de alcoholimetría, ya sea por el sistema de prueba de aliento, prueba de saliva o prueba de sangre. Todos los conductores sin considerar su tiempo asignado a la conducción pueden ser requeridos para realizarles una prueba de alcohol en cualquier momento previo o durante la conducción de cualquier vehículo. Además, dicho compromiso se puede ver alterado por diferentes motivos entre los cuales están:

- Uso de alcohol, drogas enervantes u otras sustancias psicoactivas o que generen adicción, durante la jornada laboral.
- Concurrir al trabajo bajo la influencia de alcohol, drogas enervantes u otras sustancias psicoactivas.
- Vender o distribuir alcohol, drogas enervantes, sustancias psicoactivas o que generen adicción en el sitio de trabajo.

Según la política de Coomicro Ltda. En cuanto a sustancias psicoactivas se establece:

- Se considera una falta a las políticas de la empresa que un empleado se presente al trabajo bajo la influencia del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

- Se considera una falta a las políticas de la empresa que un empleado utilice, posea, venda o distribuya sustancias psicoactivas en el trabajo.
- Se considera una falta a las políticas de la empresa que un empleado consuma bebidas alcohólicas durante sus horas laborales, dentro o fuera de la propiedad de la empresa.
- Se considera una falta a las políticas de la empresa que todo empleado que cumpla actividades que son de alta responsabilidad desde el punto de vista de seguridad venga a trabajar dentro de su jornada laboral, habiendo consumido algún tipo de embriagante, o droga enervante o se presente bajo el efecto de las mismas.
- Es obligación de cada empleado informar de forma pertinente, a sus superiores, si tiene algún tipo de prescripción médica o se encuentra en algún tratamiento médico y consume un medicamento y/o medicamentos que pudiera afectar el cumplimiento seguro de sus cometidos.

Las faltas a esta política pueden tener por resultado medidas disciplinarias de acuerdo a lo contemplado en el Reglamento Interno de Trabajo. Del respeto por estas normas depende el buen funcionamiento y aseguramiento en la calidad de la organización.

4.2.2.6.2. Regulación de horas de conducción y descanso

Coomicro Ltda., bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG SST y el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes accidentes del tránsito, los cuales pueden llegar a afectar a los trabajadores.

Mediante la adopción de esta política, se busca garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial. Igualmente, dentro de estas políticas se implementará la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores. En consecuencia, los programas que se implementen bajo esta política deberán:

- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga, como también establecer pausas activas. (Ejercicios de estiramiento)
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.
- La jornada laboral establecida para los conductores será de 8 horas para los desplazamientos urbanos
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio los cuales pueden prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Evaluar en caso de accidente o incidente la probabilidad de causalidad por la fatiga.

4.2.2.6.3. Política de regulación de velocidad.

Sin excepción todos los conductores de Coomicro Ltda. Que transportan a miembros de la empresa o a terceros, deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente (Código Nacional de Tránsito). Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso un vehículo al servicio de la organización, deberá exceder la velocidad de 80 Km/h en carreteras nacionales, 60 Km/h en vías urbanas y municipales, y 30 Km/h en residenciales.

4.2.2.6.4. Política de uso de elementos de protección personal

Los elementos de protección personal para quienes tienen la tarea de conducir fueron definidos según el tipo de vehículo a operar, zapato cerrado tipo bota, pantalón tipo jean y camiseta, la política definida para este aspecto es la obligatoriedad en el uso, mantenimiento y reposición de estos elementos, se deberá reportar la entrega de estos elementos y serán objeto de inspección periódica.

Se anexan evidencias de la entrega a los conductores y uso de estos elementos por parte de ellos en sus labores de conducción (ver anexo 17).

4.2.2.6.5. Política de no uso de equipos de comunicación móviles.

El uso de equipos de comunicación está prohibido mientras se conduce un vehículo al servicio de Coomicro Ltda. Los siguientes son los requisitos mínimos de operación:

- El uso de teléfonos móviles, asistentes digitales personales, dispositivos de mano, tabletas, dispositivos convergentes, dispositivos de mensajes de texto y otros dispositivos electrónicos móviles está prohibido cuando el vehículo está en movimiento. El uso de dispositivos de manos libres mientras el vehículo está en movimiento también está prohibido.
- Si es necesario realizar o recibir una llamada del teléfono móvil en cualquier momento mientras se conduce un vehículo, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro donde pueda realizar la llamada.

4.2.2.6.6. Política Uso del cinturón de seguridad.

El uso de cinturón de seguridad es obligatorio para conductores de vehículos propios o al servicio de Coomicro Ltda. Aún en trayectos cortos y se socializará su importancia como elemento de seguridad pasiva de protección personal.

El responsable del Sistema de gestión de la Seguridad y salud en el trabajo realizará campañas de sensibilización para el uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores y pasajeros.

4.2.2.6.7. Política de contratación de vehículos.

Coomicro Ltda. En cumplimiento de la normatividad colombiana, se encargará de solicitar la documentación necesaria que garantice el estado y las condiciones de los vehículos, los cuales se mencionan a continuación:

- Tarjeta de propiedad
- Tarjeta de operación
- SOAT
- Revisión técnico-mecánica y de gases contaminantes, la obligatoria anual.
- Póliza de responsabilidad Civil
- Formar parte integral de los programas de inspección y mantenimiento.
- Cumplir con todas las normas legales vigentes en el territorio nacional, en lo

que concierne a tránsito terrestre automotor, transporte y seguridad vial.

4.2.3. Vehículos Seguros

4.2.3.1. Plan de mantenimiento preventivo y correctivo

La empresa Coomicro Ltda. Se ajusta a lo dispuesto por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 0315 de 2013. “Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 3. Mantenimiento de vehículos.

4.2.3.1.1. Documentación del Plan de Mantenimiento.

Coomicro Ltda. Documenta y registra la información de los vehículos, de tal manera que permite controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del plan estratégico de seguridad vial. Donde se valida la vigencia y actualización del Soat, revisión técnico mecánica y reporte de comparendos, esta información se revisa y actualiza mensualmente, y los documentos actualizados se compila en la carpeta de cada vehículo.

Para la realización de los mantenimientos de vehículos, la empresa cuenta con proveedores idóneos, lo cual asegura que las respectivas revisiones y mantenimientos bien sean correctivos o preventivos se haga de acuerdo a los parámetros establecidos normativamente y según las recomendaciones de los fabricantes y de esta forma ofrecer un servicio más seguro a los clientes de la empresa.

Toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva están registradas en la carpeta independiente de la ficha técnica del vehículo, en la cual se anexa una de cada modelo de vehículo que hay en la organización y los manuales de mantenimiento definidos por el fabricante, de donde se toman las recomendaciones técnicas de operación de mantenimiento.

El mantenimiento preventivo de los vehículos de Coomicro Ltda. Se registra en el programa de mantenimiento, en donde se lleva el histórico de kilometrajes y la planeación en cronograma de la revisión de cada vehículo.

4.2.3.1.1.1 Mantenimiento correctivo.

Para los mantenimientos Correctivos la empresa Coomicro Ltda. Adopta lo definido por el ministerio de transporte para los cuales podrán ser contratados por el propietario del vehículo, pero deberán ser avalados por el taller definido para los mantenimientos correctivos, además el propietario deberá presentar soportes de las reparaciones realizadas.

4.2.3.1.1.2 Procedimiento en caso de fallas.

En caso de avería de un vehículo en desplazamiento en misión el conductor deberá informar a la gerencia responsable del vehículo y al jefe de transporte quien le indicará al centro de servicios al cual se debe dirigir. Además, la empresa ha definido un protocolo para emergencias por varadas en carretera.

4.2.3.1.2. Idoneidad

Coomicro Ltda. Garantiza la idoneidad de las personas que realizan los diferentes mantenimientos, de tipo preventivo y correctivo por medio de la aplicación y verificación de los requisitos técnicos que se evalúan en el proceso de gestión de bienes y servicios con el procedimiento gestión de compras de bienes y servicios tabla 20.

Tabla 20.

Idoneidad del proveedor de manteniendo.

IDONEIDAD DEL PROVEEDOR DE MANTENIMIENTO	
Nombre	Edgar O 'Kelly Peñaloza Figueroa
Cedula	88.030.471
Ingeniero	Electromecánico
Ciudad	Cúcuta, Norte de Santander
Teléfono	3125612874
Resolución C.P.M	51/2006

4.2.3.2. Chequeo Pre Operacional

La empresa implementa procedimientos de inspección diaria de los vehículos, en donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha. Esta verificación se realiza por personal distinto al conductor, pero en presencia del mismo. Este registro queda en el formato establecido para el vehículo (ver anexo 18).

Al identificar oportunidades de mejora, estas quedaran registradas dentro del mismo formato de chequeo, el cual es recibido por el responsable de vehículos seguros, quien es el encargado de generar los planes de acción según los hallazgos encontrados y verificar su ejecución, el formato diligenciado y los soportes respectivos son digitalizados y guardados en la carpeta de cada vehículo. Con la finalidad de verificar que los conductores diligencien diariamente y correctamente el formato de chequeo preoperacional, se realizaran auditorias en compañía del responsable de SST, el responsable de vehículos seguros, o a quien la empresa designe.

El registro de esta actividad será anexado en un formato de inspección preoperacional auditados Figura 30, similar sobre el que se hizo la auditoria, diligenciado y firmado por los auditores. Adicionalmente al recopilar la información por parte del responsable de vehículos seguros, se realizará un chequeo de correcto diligenciamiento y de encontrarse algún hallazgo se devolverá el registro solicitando la corrección antes de su digitalización y archivo.

	COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA												CODIGO: SST-P-F-47	
	SISTEMA DE GESTION EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO												VERSION 02	
	FORMATO ALISTAMIENTO DIARIO												FECHA: 05-05-2020	
NOMBRE CONDUCTOR:						FECHA:								
NUMERO INTERNO:						PLACA:								
SECCION TECNICA DIARIA														
General	LUN		MAR		MIER		JUE		VEN		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Fugas de Fluidos														
Tensión correas														
Tapas														
Niveles de Fluidos														
Transmisión														
Dirección														
Pneumáticos	LUN		MAR		MIER		JUE		VEN		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Pneumáticos														
Hidráulicos														
Nivel de agua de limpia brisas														
Aditivos radiador														
Filtros húmedos y secos														

Figura 30. Formato de inspección preoperacional auditados.

4.2.4. Infraestructura Segura.

4.2.4.1. Rutas Internas.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 2851 de 2013, Coomicro Ltda., ha realizado una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención, y con las características de la empresa se determina no posee instalaciones con tránsito de vehículos, razón por la cual no se tienen acciones para con rutas internas.

4.2.4.2 Rutas externas.

4.2.4.2.1. Estudio de rutas - Ruto gramas

La Empresa, en su compromiso con la seguridad en los desplazamientos de su personal y los vehículos vinculados ha definido un mecanismo denominado ruto grama, el cual es identificado según el análisis de riesgos de las rutas externas usadas y habilitadas para la prestación del servicio de transporte publico terrestre de pasajeros, el personal conductor debe conocerlas y considerar las condiciones básicas de seguridad a implementar en el desplazamiento. (Ver anexo 19)

4.2.4.2.2. Estudio de rutas - Puntos críticos y estrategias de prevención

Del estudio de las rutas realizado y plasmado en el ruto grama, se analiza cada punto crítico identificado en la vía y se deben establecer las estrategias de prevención, estos serán

actualizados anualmente o cuando las condiciones de seguridad o la ruta cambien. Este ruto grama contiene la identificación de puntos críticos así:

- I. Sitios con mayor índice de accidentalidad registrada
- II. Zonas con alto flujo de personas
- III. Velocidades reguladas
- IV. Zonas con deterioro de la malla vial y/o en intervención

4.2.4.2.3. Políticas de administración de rutas – Planeación de desplazamientos

La empresa, en su compromiso con la seguridad en los desplazamientos de su personal y sus vehículos ha definido planificar los desplazamientos realizados con conductores y vehículos al servicio de Coomicro Ltda. designados para el área metropolitana de Cúcuta mediante asignación de rutas en planilla (ver anexo 20).

4.2.4.2.4. Políticas de socialización y actualización de información

La empresa, establece mecanismos de socialización e información preventiva para todo personal que interviene en las operaciones sobre los factores que describe en el componente infraestructura segura.

- Página Web y Cartelera informativa
- Folletos, comunicados o memorandos
- Capacitaciones

4.2.5. Atención a Víctimas.

Coomicro Ltda. en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo y con apoyo de la ARL, adecuarán su plan de emergencias para la empresa, contemplando la atención a víctimas que se presente en accidentes o incidentes de tránsito los cuales tienen como objetivo garantizar la atención a una víctima como primer respondiente.

El plan de emergencia se divulgará en cada uno de los paraderos con apoyo de la ARL explicando el procedimiento a seguir en caso de accidente de trabajo, PONS (Plan Operativo Normalizado) y puntos de encuentro entre otros temas.

4.2.5.1. Investigación de accidentes de Tránsito

4.2.5.1.1. Información documentada de accidentes de tránsito

La empresa lleva el registro de los accidentes de tránsito ocurridos durante sus operaciones los cuales son consignados en el formato de investigación de accidentes, además de la documentación de los accidentes que realiza la ARL.

4.2.5.1.2. Análisis de accidentes de tránsito

De acuerdo con los reportes realizados en el Furat se realiza un análisis de las causas por las cuales han ocurrido los accidentes dentro de la organización de acuerdo a lo establecido en el procedimiento de Investigación de accidentes Figura 31.

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PROCEDIMIENTO DE REPORTE E INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES, ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES LABORALES	Version: PESV-03 Fecha: 02/11/2021 Página 1 de 3
	PROCEDIMIENTO DE REPORTE E INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES, ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES LABORALES	
	Objetivo Establecer la metodología para realizar el reporte e investigación de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales con el fin de identificar las causas, hechos y situaciones que los han generado, e implementar las medidas correctivas encaminadas a eliminar o minimizar condiciones de riesgo y evitar su recurrencia. Acorde con lo establecido en el Decreto 1072 de 2015, La Resolución 1401 de 2007, y las disposiciones que la modifiquen adicionen o sustituyan.	
Alcance: La presente metodología aplica desde el reporte de parte del trabajador del evento hasta el seguimiento y verificación de cumplimiento de las acciones producto de la investigación de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales en Seguridad y Salud en el Trabajo, que sucedan durante actividades desarrolladas por el personal de la Cooperativa de microbuses Ltda. independiente de su forma de contratación o vinculación.		
Responsable El profesional de Talento Humano de Salud Ocupacional es el encargado de notificar por escrito o telefónicamente a la ARL el accidente de trabajo. Registrar las investigaciones de accidentes. El jefe inmediato informara los incidentes y accidentes laborales que se presenten al área de Talento Humano. Certificará que el funcionario o contratista estaba cumpliendo con sus funciones u obligaciones en el momento del accidente.		

Figura 31. Procedimiento de investigación de accidentes de trabajo.

4.2.5.1.3. Lecciones aprendidas.

La empresa registra todos los accidentes de forma periódica y continua en que han ocurrido; siguiendo con la investigación de los accidentes se divulga ante todos los empleados la lección aprendida de acuerdo a lo establecido en el procedimiento de investigación de incidentes y accidentes de trabajo contemplado en el sistema de seguridad y salud en el trabajo cuyo objetivo es determinar las causas básicas que generaron el accidente y establecer las medidas correctivas encaminadas a la prevención de futuros eventos.

De acuerdo a lo observado y analizado en las investigaciones, se han realizado las pertinentes lecciones aprendidas de estos sucesos, haciendo énfasis en las causas repetitivas.

En caso de presentarse accidentes e incidentes de tránsito se cuenta con PONS (Plan operativo normalizado) para responder frente a cualquier eventualidad.

4.2.5.1.4. Fuente de información.

La organización tomará la información necesaria para realizar la investigación y seguimiento de los accidentes de tránsito de diferentes fuentes disponibles en el sitio de ocurrencia como en bases de datos así:

- Declaraciones juramentadas de los involucrados.
- Testigos, fotografías y videos.
- Croquis realizado por la autoridad competente.
- Base de datos del SIMIT y RUNT
- Información diagnóstica de personal médico, entre otros.

Cuando el evento ocurrido también se catalogue como un accidente de trabajo se investigará con el procedimiento definido para tal fin.

4.2.5.1.5. Seguimiento gestión de indicadores.

La empresa hace seguimiento a la gestión de los indicadores de accidentalidad y siniestralidad en tránsito de su personal en la figura 33 de indicadores, estos indicadores corresponden del número 2, 4 y 8 de esta Figura.

4.3. Control y Seguimiento.

4.3.1 Planes de acción de riesgos viales.

A continuación, se presentan las etapas de implementación en orden y estructura para desarrollar, implementar y medir el Plan Estratégico de Seguridad Vial en Coomicro Ltda. Figura 32, de acuerdo a los niveles de riesgo, una vez determinados, fueron clasificados y priorizados, para luego plantear las acciones sobre las que se va a trabajar cada uno.

OBJETIVO	ACCIONES	MEJORES PRACTICAS	RESPONSABLE
FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL			
Socializar las definiciones que se deben tener en cuenta para estructurar el Plan Estratégico de Seguridad Vial.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conformación del Comité de Seguridad Vial ➤ Designación del responsable del PESV ➤ Diseño y Socialización de la política de Seguridad vial 	Establecer directrices encaminadas a la seguridad vial en concordancia con los lineamientos del Ministerio de Transporte y la actividad económica de la empresa	Gerente
COMPORTAMIENTO HUMANO			
Concientizar a los colaboradores sobre temas de seguridad vial a través de la formación y establecer mecanismos de control que velen por la seguridad del personal.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diseño del plan de capacitación en seguridad vial ➤ Ejecución y evaluación del plan de capacitación de seguridad vial ➤ Establecer perfil para conductores ➤ Inclusión en el perfil del conductor exámenes médicos a conductores ➤ Realización de pruebas teóricas a los conductores ➤ Verificación de capacitaciones a conductores y contratistas 	Generar cultura de autocuidado enfocada a la prevención vial y establecer mecanismos de control a los conductores para verificación del cumplimiento de requisitos legales aplicables	Jefe de talento humano
VEHÍCULOS SEGUROS			

Desarrollar programas en concordancia con las políticas de seguridad vial, ajustadas a las disposiciones del código nacional de tránsito y a las nuevas tecnologías en el campo automotriz en los sistemas viales, realizando los mantenimientos preventivos y correctivos.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Actualización e implementación del programa de mantenimiento preventivo al parque automotor propio y de los trabajadores que tienen vehículo en Coomicro Ltda. ➤ Realización de inspecciones pre operacionales a vehículos ➤ Verificación de la implementación del mantenimiento preventivo a los vehículos de los contratistas que prestan servicio de transporte ➤ Verificación de la implementación inspecciones pre operacionales a los vehículos de los contratistas que prestan servicio de transporte 	Garantizar contar con un parque automotor que brinde las condiciones mínimas de seguridad en su utilización.	Jefe de transporte
INFRAESTRUCTURA SEGURA			
Realizar diagnóstico de rutas externas para buscar medidas de prevención en puntos críticos.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Elaboración de los Ruto gramas 	Identificar los riesgos presentes en las vías	Jefe de rutas
ATENCIÓN A VICTIMAS			
Investigar causas reales que generan la accidentalidad y así diseñar estrategias que se ajusten a la seguridad vial.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Inclusión en el plan de emergencias la atención de emergencias en la vía 	Establecer e implementar mecanismos eficaces de atención a emergencias en las vías	Jefe de SST

Figura 32. Mejores prácticas.

COOMICRO LTDA, estudió la viabilidad para la implementación de los diferentes planes de acción propuestos en las reuniones del Comité de seguridad vial, después de haber realizado este análisis de viabilidad, definió los planes de acción que serán implementados, los cuales quedaron registrados en la Figura 32, asignándoles un presupuesto y responsable, para garantizar su financiación y ejecución.

4.3.2. Seguimiento y Evaluación

4.3.2.1 Indicadores

NOMBRE INDICADOR	DEFINICIÓN	FORMULA	RESP.
Número de accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Contabilizar Número accidentes de tránsito.	Jefe Transporte
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes, según la exposición de la población al riesgo	$TAV = \frac{\text{Número de accidentes de tránsito reportados}}{\text{Nº de personas expuestas al riesgo de transito}}$	Jefe Transporte
Impacto económico de los accidentes de tránsito	Impacto al patrimonio de la empresa por accidentes de transito	$IEAT = \frac{\text{Costos directos} + \text{Costos indirectos A.T}}{\text{Valor del patrimonio afectado}}$	Jefe Transporte
Porcentaje de afectación de las personas	Porcentaje de afectación del trabajador frente a los accidentes en un periodo de tiempo determinado	$\%AP = \frac{\text{Nº trabajadores lesionados en A.T}}{\text{Total de personal expuesto al riesgo}}$	Jefe Talento Humano
Porcentaje de afectación de la disponibilidad de la flota	Porcentaje de afectación de la flota disponible frente a los accidentes y fallas para mantenimiento correctivo en un periodo de tiempo determinado	$\%AD = \frac{\text{dias de vehículos no disponibles A.T o mtto}}{\text{Total de veh asignados para la operación} * 30}$	Secretaria General
Comportamiento seguro en la vía	Comportamientos seguros viales en una población observada	$CS = \frac{\text{Nº pers con comportamientos inseguros}}{\text{Total de personas observadas}}$	Jefe Talento Humano

Porcentaje de personas capacitadas en seguridad vial	Porcentaje de la población capacitada en seguridad vial, frente a la totalidad de la población.	$\% \text{ PCSV} = \frac{\text{N}^\circ \text{ pers capacitadas en el período}}{\text{Total de per programadas en dicho período}}$	Jefe SG-SST
Porcentaje de accidentes viales investigados	Porcentaje de accidentes viales investigados frente a la totalidad reportada.	$\% \text{ IAT} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de investigaciones realizadas}}{\text{Total de accidentes en el período}}$	Jefe transporte
Observaciones viales realizadas	Numero de observaciones en seguridad vial realizadas en un periodo de tiempo	$\% \text{ OR} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de observaciones viales realizadas}}{\text{Total de observaciones en el período}}$	Copasst
Ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Porcentaje de ejecución de las actividades planeadas en el plan estratégico de seguridad vial	$\% \text{ PESV} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de Ejecutadas} * 100}{\text{N}^\circ \text{ de programadas}}$	Jefe transporte
Cumplimiento mantenimiento vehicular	Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	$\% \text{ MTTO} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de mantenimientos realizados}}{\text{Total de mtto programados}}$	Jefe transporte
Cumplimiento inspecciones vehiculares (chequeos preoperacionales)	Cumplimiento en los programas de inspección de los vehículos.	$\% \text{ INSP} = \frac{\text{N}^\circ \text{ inspecciones vehiculares real}}{\text{Total de inspecciones programada}}$	Jefe transporte
Cumplimiento de Exámenes de idoneidad a conductores	Cumplimiento de los exámenes psicosenométricos y pruebas teórico prácticas en el ingreso a conductores	$\% \text{ PCE} = \frac{\text{N}^\circ \text{ de conductores evaluados}}{\text{Total de conductores contratados}}$	Jefe transporte

Figura 33. Indicadores.

4.3.2.1.1 Control de Indicadores

Con el fin de establecer el seguimiento al plan de acción creado de acuerdo a las necesidades de la empresa el cual permite la prevención y mitigación de los factores de riesgo se diseñó una herramienta de gestión para el control de los mismos (ver figura 34), el cual por medio de su implementación permite a la empresa conocer la situación actual del cumplimiento de los indicadores de gestión los cuales permiten monitorear la efectividad de los planes de acción para controlar la accidentalidad vial.

Esta herramienta facilitara a los miembros que conforma el comité de seguridad vial tener el control de cada uno de los pilares que conforman PESV, mediante el análisis de la información, a través de la herramienta Excel que permite la obtención de gráficos estadístico para realizar el análisis y obtener un diagnóstico del cumplimiento de estos indicadores y así lograr establecer nuevas medidas o acciones que permitan mitigar los riesgos viales.


		SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD Y LA SALUD EN EL TRABAJO			Version: PESV 03 Fecha: 01/11/2021 Pagina 1 de 15
PROGRAMA DE GESTIÓN PARA EL CONTROL DEL RIESGO VIAL					
Fecha Elaboración			Fecha Actualización		
OBJETIVO GENERAL					
Implementar una herramienta que permita orientar claramente en la adecuada implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y a la vez diseñar propuestas para la intervención oportuna del riesgo, permitiendo un mejoramiento importante en las tareas de transporte de pasajeros y carga en vías de tránsito terrestre.					
INDICADORES DE RESULTADO					
Descripción del Indicador	Formula	Metas	Plan de Acción	Responsable	Frecuencia
Número de incidentes de tránsito en un periodo determinado (Número de eventos adversos en tránsito sin lesiones a personas *SÓLO DAÑOS MATERIALES)	$\frac{\text{Número de incidentes de tránsito (Solo daños materiales sin lesiones a personas)}}{\text{Periodo}}$	La estimación de la meta estará sujeta a los registros de accidentalidad vial que la empresa o los trabajadores describan.	Diseñar estrategias que permitan reducir los gastos generados por los incidentes de tránsito (gastos en reparaciones, cuotas moderadoras de seguros y gastos legales generados).	Responsables designados para el PESV	TRIMESTRAL
Número de accidentes de tránsito en un periodo (Número de accidentes de tránsito sin lesiones a personas y daños materiales)	$\frac{\text{Número de Accidentes de tránsito (Lesiones a personas y daños)}}{\text{Periodo}}$	La estimación de la meta estará sujeta a los registros de...	Diseñar estrategias que permitan reducir los gastos generados por los accidentes de tránsito (Costos, pesecarros, etc.)	Responsables designados	
PG RIESGO VIAL 1 INCIDENTALIDAD ACCIDENTALIDAD TASA DE INCIDENTALIDAD TASA 1					

Figura 34. Control de Indicadores.

4.3.2.2 Auditoria

4.3.2.2.1. Auditoría interna

Como mecanismo que facilite el mejoramiento, se implementarán programas anuales de auditoría interna con el fin de verificar si las actividades contempladas en el PESV se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido por la ley. Son aspectos fundamentales de este mecanismo y parte de la metodología:

- Planear y efectuar las auditorías internas y de contratistas con personal competente, mediante la aplicación de técnicas de auditoria debidamente definidas.
- Determinar el alcance y la frecuencia de las auditorías internas y de los contratistas, con base en el riesgo de la actividad.
- Asegurar el cierre oportuno del ciclo de auditoria por los responsables de los procesos, tomando acciones correctivas eficaces que eliminen la causa de los hallazgos.
- Hacer seguimiento a los resultados de auditoría interna y proveer información sustentada para establecer si las acciones del PESV cumplen con la normatividad.

Es responsabilidad del encargado del PESV la programación y preparación de estas auditorías. En el comité de seguridad vial se revisarán, analizarán y hará seguimiento a los resultados generales y particulares de las auditorías y se definirán acciones, pasos a seguir y estrategias.

Debido a que la empresa no cuenta con personal idóneo para realizar auditorías internas se contratara con un proveedor externo que presenta el plan de auditoria correspondiente para aprobación por parte del comité de seguridad vial. Por último, para hacer seguimiento a la implementación adecuada del PESV se establecerán en el programa anual de auditoria figura 35.


		PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL		VERSION: PESV.03		
		PLAN DE AUDITORIA INTERNA		FECHA: 01/11/2021		
				Pagina 1 de 1		
GENERALIDADES						
OBJETIVO:	establecer el procedimiento para realizar auditorias internas del sistema de gestion, con el fin de determinar si es conforme coj los requisitos de las nomas aplicables, con los disposiciones planificadas y con los requisitos establecidos por el sistema de gestion, que se han implementado y se mantienen de manera eficaz.					
ALCANCE:	este procedimiento es de aplicación sobre los procesos, actividades, funciones, documentos, registros, entre otros, que constituyan el sistema de gestion de Coomicro Ltda.					
CRITERIOS DE EVALUACION DEL SISTEMA:	Programas y Procedimientos documentados en el Sistema de Gestión relacionados, requisitos de la resolucioin 1565 de 2014, requisitos legales y aplicables a la empresa, resolucioin 2050 del 2020, entre otros.					
METODOLOGIA:	Revisión documental, verificación de indicadores, revision de planes de accion, entrevista virtual y Observación.			Presencial	Remota	Combinada
	Planificación • Falta para establecer objetivos de auditoría relevantes. • Fracaso al determinar el alcance, Planeación, ubicaciones del plan de auditoría. • Se generen cambios en los responsables o en los procesos despues de la planificación de la auditoria. Recursos: • No permitir tiempo suficiente para desarmilar el programa de auditoria o para llevarlas a cabo. Logísticos: • Complicaciones en traslados. • Cruce con actividades no planificadas o de mayor relevancia para la organización.		ACCIONES PARA TRATAR LOS		• El alcance y el objetivo se limitan a lo solicitado por Gerencia General, la red de procesos, organigrama. • Se han realizado auditorias internas de acuerdo a evaluaciones previas, se han definido los tiempos adecuados para realizar la auditoria a los procesos de acuerdo a los criterios definidos. • Los transportes se programan con el responsable de proceso, de ser requerido se contrata el servicio.	

Figura 35. Formato de auditoría interna.

4.3.2.2 Auditoría externa

la auditoría externa se encuentra a la espera del organismo de control competente de acuerdo a lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, con el fin de revisar si se lleva a cabo los procesos de mejora continua plantados en los objetivos del plan estratégico de seguridad vial PESV.

5. Conclusiones

- Durante la realización del diagnóstico del estado actual del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa Coomicro Ltda. Se observó la falta de documentación requerida en los lineamientos de la resolución 1565 del 2014 y que hace que la calificación de la última auditoría sea negativa arrojando resultado de 57.7% de incumplimiento y de este modo no tenga un enfoque al fortalecimiento institucional.
- Se identifica ausencia de formatos y lineamientos enfocados en la interacción de los conductores con el tipo de vehículos que conducen, la selección, inducción y entrenamiento del personal, las inspecciones y mantenimientos del parque automotor y por último los costos de mantenimiento de vehículos, multas, demandas y ausentismo, lo cual deja un porcentaje de incumplimiento de un 60.44%.
- Dado que el trabajo en terreno es el de mayor incidencia en accidentes laborales se buscan mejores prácticas, implementando estrategias mínimas como lo es concientización, programas de auto cuidado y pausas activas, que logran un avance en seguridad y salud en el trabajo y calidad de vida de todos los trabajadores en la organización.
- Para la evaluación de riesgos viales, se debe tener presente que los formatos presentados a los conductores deben presentarse de manera sencilla y de fácil entendimiento con el fin de obtener resultados objetivos y completos.

- Se implementaron controles para el seguimiento y evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, apoyado en los indicadores, el manual de capacitaciones, el plan de acción, el programa de gestión entre otros, que permitan mitigar los factores de riesgo en materia de seguridad laboral y prevención de accidentes viales al momento de desarrollar las actividades en la organización.

6. Recomendaciones

- Realizar la actualización del comité de seguridad vial, mediante una reunión extraordinaria cada vez que alguno de los miembros que lo conforma se retire de la empresa, delegando y estableciendo las funciones correspondientes, realizando un acta como constancia de la misma.
- Diseñar e implementar programas que permita la evaluación del procedimiento de inducción, reinducción, capacitación y entrenamiento del personal, los cuales permitan conocer a la empresa la asociación y apropiación de los temas tratados en dichos procedimientos.
- Realizar Pruebas prácticas de operación de vehículos siempre que a los conductores antiguos se les cambie de vehículo con el fin de verificar que cada uno tenga experiencia en el manejo del nuevo vehículo asignado por la organización.
- Los miembros que conforman el comité de seguridad vial deben establecer acciones permitan la prevención de accidentes en cada una de las reuniones trimestrales, basados en los indicadores de evaluación y seguimiento, así mismo deben velar por el cumplimiento y avance de las mismas.
- Implementar la herramienta gestión para el control de los factores de riesgo la cual permite monitorear el cumplimiento de los indicadores de gestión para de esta manera establecer nuevas medidas o acciones que permitan mitigar los riesgos viales.

- Implementar correo electrónico institucional, así como grupos de WhatsApp con el fin de divulgar, políticas, lecciones y toda información correspondiente al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Se debe estar en constante investigación sobre las publicaciones del Ministerio de Tránsito y Transporte, en relación con la guía metodológica de implementación y evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial para así contar con la normativa actualizada exigida por la ley.
- Contar con la guía del cronograma de actividades establecidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial que permite conocer el cumplimiento de los lineamientos el control y actualización de la documentación y demás requisitos del plan.

7. Recursos y fuentes de información.

El presente Plan Estratégico de Seguridad Vial diseñado Coomicro Ltda. se elaboró con la ayuda, de las siguientes fuentes de información y bibliografía

- Resolución 1565 del 6 junio del 2014 Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial
- Ley 1383 de 2010 reforma de la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1503 del 9 diciembre del 2011. Hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 2851 del 6 diciembre del 2013. Por el cual se reglamenta los artículos 3,4,5,6,7,9,10,12,13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 1231 de 2016. Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
- Ley 2050 de 2020. Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito

Lista de Referencias

Código Nacional de tránsito terrestre. [Artículo 2]. (2002) Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito. Recuperado de: https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/2o.htm

Congreso de Colombia. (29 de diciembre de 2011). Ley de Educación Vial. [Ley 1503 de 2011]. Recuperado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

FORENSIS. (2019). Cifras de lesiones de causa externa en Colombia. Instituto nacional de medicina legal. Recuperado de: <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas>

Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, L. (1997). Metodología de la Investigación. 1era Ed. Naucalpan de Juárez, Edo. De México: McGraw - Hill Interamericana de México, S.A. de C.V. Recuperado de <https://metodologiasdelainvestigacion.files.wordpress.com/2017/01/metodologia-investigacion-hernandez-sampieri.pdf>

Lerma, E. P., y Vázquez, D. C. (2018). Análisis del grado de documentación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo frente a la Resolución 1111 de 2017, de una empresa de construcciones de la ciudad de Cúcuta. Revista Investigación y Gestión. Recuperado de: <file:///C:/Users/usuario/Desktop/1425.pdf>

Ministerio de Transporte. (2011). formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. [Ley 1503 de 2011]. Recuperado de: <https://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/367>

Ministerio de transporte (6 de junio de 2014) Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. [Resolución 1565 de 2014] Recuperado de: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30038033>.


Ministerio de trabajo. (2015). Artículo 2.2.4.6.18. [4]. Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo. [Decreto 1072 de 2015]. Recuperado de: <http://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/50711/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado>

Ríos Chala, A. (2018). Diseño del plan estratégico de seguridad vial de la empresa tnc logística transcontainer s.a. (Proyecto de grado, Ingeniería Industrial) Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Bogotá Colombia. Recuperado de <https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/14573/R%C3%ADosChalaAlexandra2018.pdf?sequence=1>

Sánchez. Y. (03 de 12 de 2020). El ciclo PHVA o ciclo de Deming. GERENCIE. Recuperado de: <https://www.gerencie.com/ciclo-phva.html>

Secretaria Distrital de ambiente. (2021). Programas y proyectos, Plan Estratégico de Seguridad Vial. Recuperado de: <http://www.ambientebogota.gov.co/web/sda/plan-estrategico-de-seguridad-vial>.

9. ANEXOS

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	PROCEDIMIENTO CONTRATACION DE VEHICULOS	Fecha: 02/11/2021
		Página 1 de 3

ANEXO 1.

PROCEDIMIENTO VINCULACION DE VEHICULOS

OBJETIVO.

Determinar las actividades y requisitos en la vinculación de vehículos a la empresa con el fin de garantizar el estado mecánico y legal para el desarrollo del servicio de forma óptima.

ALCANCE


Este procedimiento se aplica a todos los vehículos que se vinculen a la cooperativa.

RESPONSABLE

El Jefe de Transporte es el responsable de cumplir y hacer cumplir este procedimiento.

POLITICAS

- La vinculación de un vehículo a la Cooperativa de Microbuses se debe realizar respetando y cumpliendo lo definido en los Estatutos de la cooperativa
- Para la vinculación de un vehículo, este debe ser de propiedad de uno de los asociados activos de la cooperativa (art. 17 Estatutos Cooperativa de Microbuses Ltda.).
- Los asociados de la Cooperativa de Microbuses Ltda. podrán vincular hasta seis (6) vehículos a la empresa (art. 18, parágrafo 4, Estatutos Cooperativa de Microbuses Ltda.).
- Los asociados deberán conocer y cumplir con todas las políticas definidas por la empresa en materia de tránsito, seguridad vial y transporte, incluido lo determinado en el PESV.

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	PROCEDIMIENTO CONTRATACION DE VEHICULOS	Fecha: 02/11/2021
		Página 2 de 3

REQUISITOS PREVIOS

Los requisitos para vinculación de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros colectivo en el área urbana y metropolitana son los siguientes:

- Licencia de tránsito (debe acreditar la propiedad del vehículo al asociado)

DESCRIPCION DE ACTIVIDADES

1. Verificación de la capacidad transportadora del parque automotor de la empresa: el Jefe de Transporte verifica la capacidad transportadora del parque automotor de la empresa definida en la resolución de habilitación.

2. Verificación documental: el Jefe de realiza la verificación documental del vehículo garantizando el cruce de información con las bases de datos correspondientes.

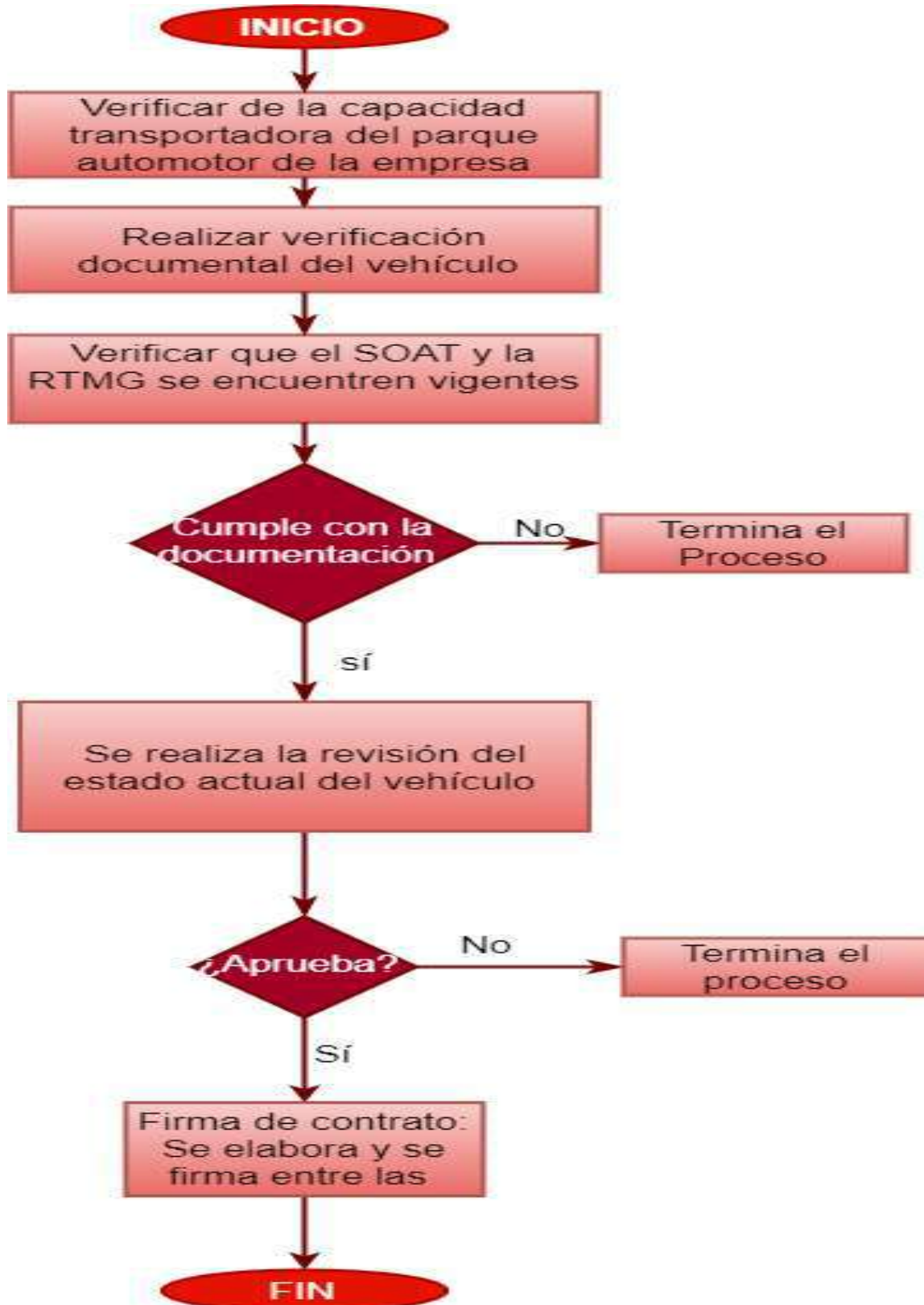
Reporte de limitaciones en RUNT: validez de la licencia de tránsito y verificar que no existan limitaciones a la propiedad o sanciones en proceso.


3. Verificación de Pólizas y RTMG: Se verifica que el SOAT y la RTMG se encuentren vigentes

4. Chequeo Preoperativo: se realiza la revisión del estado actual del vehículo en el taller idóneo en el cual la empresa tiene convenio con el fin de garantizar el cumplimiento de los parámetros técnico mecánicos para la prestación del servicio óptimo, en caso de existir observaciones o fallas, estas deberán ser subsanas inmediatamente.

5. Firma de contrato: Se elabora y se firma entre las partes (gerente o representante legal de la empresa y propietario del vehículo o asociado) el contrato de vinculación del vehículo al parque automotor de la Cooperativa, dicho contrato tiene una duración de 24 meses, el contrato es auto prorrogable indefinidamente.

APROBACIÓN	NOMBRE	CARGO	FIRMA
ELABORÓ			
REVISÓ			
APROBÓ			



	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	PROCEDIMIENTO CONTRATACION DE CONDUCTORES	Fecha: 02/11/2021 Página 1 de 3

ANEXO 2

PROCEDIMIENTO CONTRATACION DE CONDUCTORES

OBJETIVO. Determinar las actividades y requisitos en la contratación del cargo conductor con el fin de garantizar la idoneidad de los aspirantes.

ALCANCE. Este procedimiento aplica para la contratación de conductores.


RESPONSABLE. El Jefe de Talento Humano es el responsable de cumplir y hacer cumplir este procedimiento.

POLITICAS

- El Jefe de Talento Humano y el Jefe de Rutas tendrán la potestad de autorizar la contratación de personal para suplir las vacantes de acuerdo a la necesidad del servicio. En todo caso para la selección de estas personas se aplicará el "Procedimiento de Selección de Conductores"
- La contratación de personal se perfecciona con la firma del contrato laboral, por las dos partes; empleador y empleado.
- Ningún trabajador iniciará labores sin encontrarse afiliado previamente al Sistema de Seguridad Social y sin haberse realizado los exámenes y pruebas requeridas
- La inducción de personal debe realizarse con la firma del contrato.

REQUISITOS PREVIOS

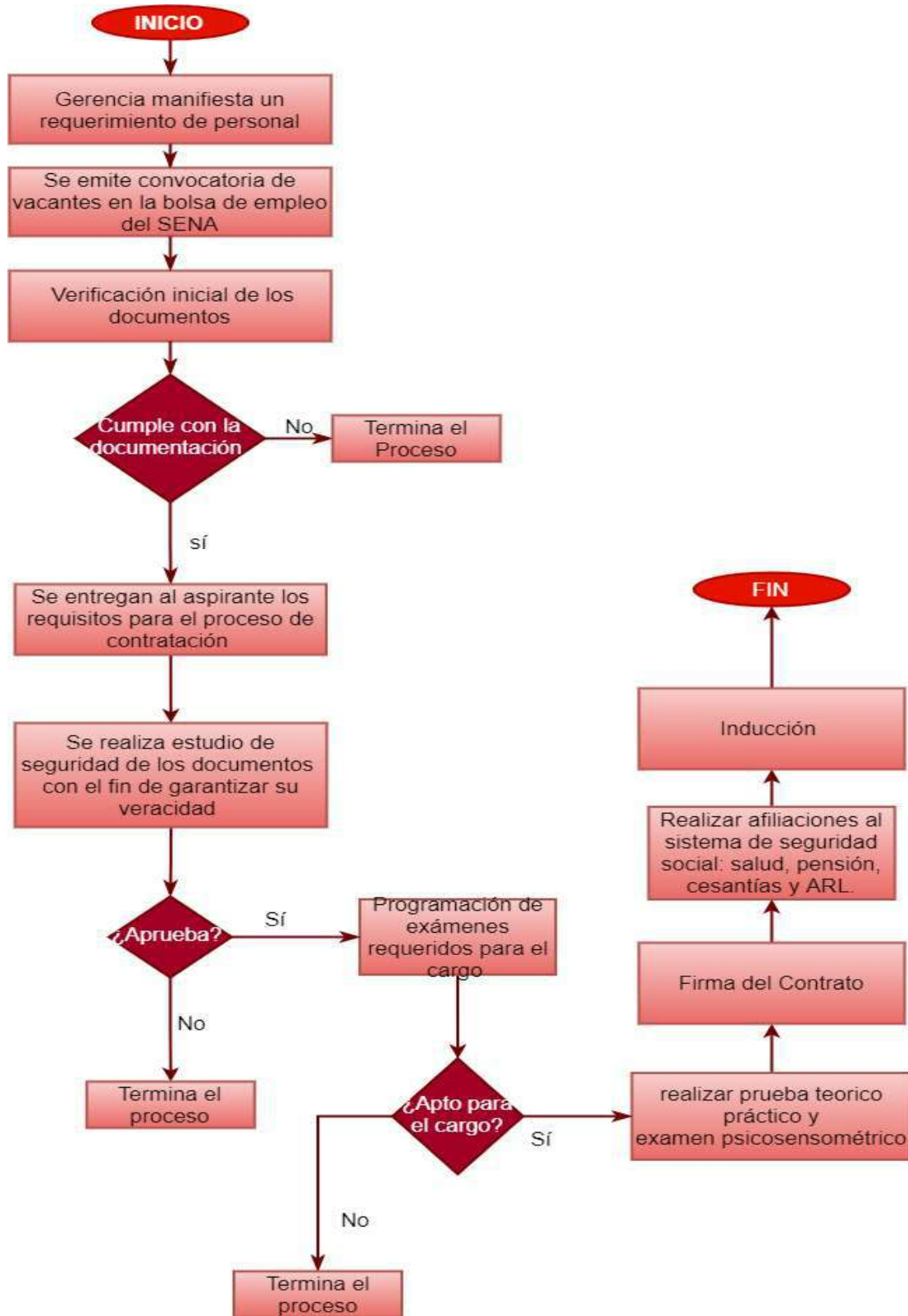
- Los requisitos para contratación de conductores son los siguientes:
- Edad entre 20 y 45 años
- Certificación laboral (la más reciente)
- Recomendaciones personales (2)
- Fotos tamaño carné fondo azul (2)
- Fotocopia ampliada al 150% de la Cédula de Ciudadanía
- Fotocopia de licencia de conducción vigente para servicio público igual o superior a C1.
- Certificado del Fondo de Pensiones con semanas cotizadas.
- Certificación de Simit sobre infracciones de tránsito.
- Fotocopia de recibo de servicio público de electricidad.


	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	PROCEDIMIENTO CONTRATACION DE CONDUCTORES	Fecha: 02/11/2021
		Página 2 de 3

DESCRIPCION DE ACTIVIDADES

1. Requerimiento de personal: Gerencia y/o el Jefe de Rutas informa la necesidad de contratación de personal de conductores.
- 2 Información de las vacantes: el Jefe de Talento Humano registra la vacante en la plataforma de la bolsa de empleo del SENA y se informa a los demás colaboradores la recepción de hojas de vida para el cargo conductor.
3. Verificación Inicial: se solicita a los interesados el documento original de licencia de conducción y cedula de ciudadanía para verificar si cumple con los parámetros del perfil de conductor.
4. Entrega de Requisitos: si el aspirante cumple la verificación inicial, se procede a la entrega de los requisitos para el proceso de contratación.
- 5 Estudio de Seguridad: se realiza la verificación de los documentos aportados por el aspirante con el fin de garantizar su veracidad.
6. Realización de exámenes: luego de obtener un resultado satisfactorio en el estudio de seguridad se procede a la realización de exámenes.
7. Prueba teórico practica y examen psicosenométrico: el aspirante realiza como primer paso estas dos pruebas en las instituciones con las que se tienen convenio. las cuales son excluyentes en caso de que el resultado sea "NO APTO"
8. Examen psicológico: con el resultado-satisfactorio de las pruebas anteriores se procede a la realización del examen psicológico, cuyo resultado es excluyente.
9. Examen médico de Ingreso: con los resultados satisfactorios en los exámenes y pruebas anteriores se procede al examen médico de ingreso, este se realiza en la IPS designada por la empresa.
10. Firma de contrato: se realiza la firma del contrato de trabajo de acuerdo con lo requerido.
11. Afiliación al Sistema de Salud: la empresa realiza las afiliaciones correspondientes al sistema de Seguridad Social.
12. Inducción: la empresa realiza la inducción al colaborador.

APROBACIÓN	NOMBRE	CARGO	FIRMA
ELABORÓ			
REVISÓ			
APROBÓ			



	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	FORMATO DE INDUCCIÓN Y REINDUCCIÓN	Fecha: 02/11/2021
		Página 1 de 3

ANEXO 3

INDUCCIÓN Y REINDUCCIÓN COPERATIVA DE MICROBUSES LTDA.


FECHA	
NOMBRE	
IDENTIFICACIÓN	
CARGO	
PROCESO DE	

Me permito dar constancia de haber recibido inducción y o re-inducción, en materia y actividades de Seguridad y Salud en el Trabajo, que se manejan en la empresa; y me comprometo como trabajador al servicio de COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, en atender a todas las recomendaciones que se me impartan para el cuidado y mejoramiento integral de mi salud.

Los temas vistos en la inducción fueron los siguientes:

GENERALIDADES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).
- Concepto de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Objetivos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).
- Responsabilidades del trabajador frente a la seguridad y salud en el trabajo.
Matriz de Identificación de Peligros y Riesgos
- Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias
- Plan Estratégico de Seguridad Vial

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	FORMATO DE INDUCCIÓN Y REINDUCCIÓN	Fecha: 02/11/2021
		Página 2 de 3

POLITICAS

- Política de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Política de No alcohol, Drogas y Tabaquismo.
- Política de seguridad vial

REGLAMENTOS


- Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial (Lineamientos).
- Reglamento de comité de convivencia laboral

COMITES

- Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo (COPASST).
- Comité de Convivencia laboral (COVILA)
- Comité de seguridad Vial

PROTOCOLOS

- Exámenes Médicos Ocupacionales
- Identificación de peligros, valoración del riesgo y determinación de controles
- Elementos de protección personal
- Inducción y re-inducción al personal.
- Conformación COPASST
- Conformación Comité de Convivencia Laboral
- Inspecciones
- Orden y aseo
- Manejo de Productos Químicos
- Gestión Integral de Residuos

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	FORMATO DE INDUCCIÓN Y REINDUCCIÓN	Fecha: 02/11/2021
		Página 3 de 3


- Requisitos Legales
- Protocolo para reporte de incidentes y/o accidente laboral
- Investigación de Incidentes y Accidentes
- Gestión del Cambio
- Control de los contratistas
- Auditorias
- Acciones Correctivas, Preventivas y de Mejora
- Control Documental
- Adquisiciones y Compras
- Indicadores
- Reincorporación Laboral

PROGRAMAS

- Prevención del Riesgo Biomecánico
- Prevención del Riesgo Psico laboral
- Estilos de Vida Saludable

**“LA PREVENCIÓN Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO, TAMBIEN ES MI
COMPROMISO”**

FIRMA DEL TRABAJADOR

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Versión: PESV-03
	FORMATO ENCUESTA RIESGOS VIALES	Fecha: 02/11/2021
		Página 1 de 1

ANEXO 4

ENCUESTA DETERMINACION DE RIESGOS VIALES

La siguiente encuesta tiene como objetivo hacer un diagnóstico para identificar los riesgos en la empresa COOMICRO LTDA., en cuanto a la seguridad vial.

Fecha:		Ciudad	
Nombre		Cedula	Placa
Categoría licencia		Fecha de vigencia	
Edad		Genero	Masculino Femenino

Tipo de Contrato

Definido		Indefinido		Contratista		Otro	
----------	--	------------	--	-------------	--	------	--

Experiencia en conducción

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?

Si No

Describa brevemente las circunstancias:

Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales?

Si No

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Si No

¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?

Número de km diarios entre lugar de trabajo y domicilio (trayectos ida-Vuelta)

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme lugar de trabajo y domicilio

Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura / vía vehículo

La organización del trabajo

Mi propia conducción

Otro

causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

Intensidad del tráfico

Su propia conducción

Condiciones climatológicas

Estado psicofísico (sueño, estrés, etc.)

Tipo de vehículo/estado del vehículo

otros conductores

Estado de la infraestructura / vía


Falta de formación en seguridad vial

Organización del trabajo

Otras

Concrete el riesgo que percibe


propuestas para reducir el riesgo de accidente:

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Versión: PESV-03
	LISTA DE CHEQUEO CONDICIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS	Fecha: 01/11/2021
		Página 1 de 2

ANEXO 5

Placa		Fecha		Ciudad	
Área/empresa			kilometraje		
Nombre Conductor					
Responsable Chequeo					

ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	ESTADO		OBSERVACIONES
			C	N.C	
Documentos	Licencia de conducción	Verificar que su fecha de vigencia sea la adecuada			
	SOAT				
	RTM				
	Seguro de daños y RC				
Direccionales	Delanteras	Funcionamiento adecuado respuesta inmediata			
	Traseras				
Luces	Altas	Funcionamiento de bombillas. cubierta sin rotura, leds no fundidos			
	Bajas				
	Stops				
	Reversa				
	Parqueo				
Frenos	Principal	Verificar al momento de comenzar la marcha			
	Emergencia				
Llantas	Delanteras	Al comenzar la marcha, Verificar Su estado, Profundidad del labrado y presión.			
	Traseras				
	Repuesto				
Espejos	Laterales DER/IZQ	Verificar limpieza, rotura, opacidad, ubicación acorde a necesidad.			
	Retrovisor				


	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Versión: PESV-03
	LISTA DE CHEQUEO CONDICIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS	Fecha: 01/11/2021
		Página 2 de 2

ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	ESTADO		OBSERVACIONES
			C	N.C	
Pito		Accionar y responder			
Niveles de Fluidos	Frenos	Verificar que los niveles de los fluidos, sean los adecuados			
	Aceites				
	Refrigerantes				
Apoya Cabezas	Delanteros	Graduar y ajustar			
	Traseros				

Ultima fecha de mantenimiento	Cambio de Aceite	día/mes/ año	
	Sincronizado	día/mes/ año	
	Alineación- Balanceo	día/mes/ año	
	Cambio de Llantas	día/mes/ año	
Fechas de vencimiento	Tecno mecánica	día/mes/ año	
	SOAT	día/mes/ año	

EQUIPOS DE SEGURIDAD				
Equipo de carretera	CRITERIO			
Extintor	Fecha de vencimiento			
	Capacidad			
Equipo de carretera	CRITERIO	C	N.C	OBSERVACIONES
Herramientas	Alicate, destornilladores, llaves de expansión y llaves filas.			
Cruceta	Apta para el vehículo			
Gato	Con capacidad para levantar el vehículo			
Señales	Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical			
Botiquín	Yodo solución antiséptico bolsa (120ml), jabón, gasas, curas, venda elástica, micropore rollo, algodón paquete, acetaminofén mareol tabletas, sales de rehidratación oral, guantes látex desechables, toallas higiénicas, tijeras y termómetro oral.			
<hr style="width: 30%; margin: auto;"/> Firma del Inspector				

ANEXO 6

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	COMPROMISO DE LA ALTA DIRECCIÓN	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1

COMPROMISO DE LA ALTA DIRECCIÓN

El gobierno nacional a través de la Ley 1503 de 2011 establece que las instituciones y/o empresas del sector público y privado deben realizar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial que busca en términos generales disminuir los índices de accidentalidad y siniestros viales con el mejoramiento de hábitos, comportamientos y conductas en la vía.

Debido a que **LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA., COOMICRO LTDA**, es una cooperativa cuya actividad principal es el transporte terrestre de pasajeros y en el desarrollo de sus actividades diarias es necesaria la movilización de personal y de vehículos para la prestación del servicio, se hace necesario implementar acciones para la mejora de la seguridad vial y contribuir a la prevención de ocurrencia de accidentes de tránsito.


Por esta razón conscientes del impacto que genera el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, las directivas de **LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA., COOMICRO LTDA**, se comprometen a garantizar los recursos físicos, humanos, tecnológicos y demás insumos requeridos en la elaboración, implementación, ajuste y seguimiento continuo de los procesos que contempla el PESV.

Así mismo se compromete a garantizar la participación activa de todos sus colaboradores en la construcción, adopción y ajuste de las acciones que nos permitan lograr los objetivos propuestos en todos los pilares de la seguridad vial.



OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
GERENTE

ANEXO 7

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 10

ACTA CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

Acta No. 0025

El día 27 de septiembre de 2021 se reunieron en las instalaciones de **LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA** los empleados de la empresa convocados, con el fin de conformar el comité de seguridad vial, designado por el Gerente de la empresa, con el fin de dar cumplimiento a la Resolución 1565 de 2014 siendo este parte esencial de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial; así mismo este es el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

ORDEN DEL DIA

Siendo las 9.30 am se da inicio a la reunión para desarrollar el siguiente orden del día, así:

1. Llamado de asistencia.
2. Formación del comité de seguridad vial según designación de la alta dirección.
3. Asignación de funciones por cargo.
4. Firma del acta de conformación del comité.
5. Cierre.

LLAMADO DE ASISTENCIA

Se procede a llamar a lista a los siguientes asistentes:

- Oscar Emilio Quintero Serrano.
- Luz Mary Torrado Roperó.
- John Fredy Guzmán Cano,
- Jennifer Viviana Mantilla Riveros.
- Nathaly Mancilla Riaño.

Todos Los Integrantes Del Consejo De Administración.




1. El señor **OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO**, como Gerente de la **COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA**, aprueba la conformación del Comité de Seguridad Vial con sus debidos cambios por rotación del personal, dejando asignada como responsable del PESV a la señora **LUZ MARY TORRADO** quien ocupa el cargo de Jefe de Transporte; adicionalmente se le asigna a cada jefe de área la responsabilidad de la gestión y revisión de un pilar asignados y se les expone nuevamente las funciones de la siguiente manera:

NOMBRE	CARGO	PILAR
Oscar Emilio Quintero Serrano	Gerente	F Institucional
Jennifer Viviana Mantilla Riveros	Jefe de talento Humano	Comportamiento humano
Luz Mary Torrado Ropero	Jefe de transporte	Vehículos seguros
John Fredy Guzmán Cano	Jefe de Ruta	Infraestructura segura
Nathaly Mancilla Riaño	Jefe del SST	Atención a victimas

FORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN DESIGNACIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN.


Los miembros que conforman este comité están designados por la alta dirección debido a que este comité de seguridad vial o comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, definirá, programará, gestionará, 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 dejando asignada como

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 3 de 10

responsable del PESV a la señora **LUZ MARY TORRADO ROPERO**, quien ocupa el cargo de Jefe de Transporte; por esta razón se designan como miembros del comité al personal que desempeñan labores en los siguientes cargos los cuales son inherentes a la seguridad vial.

FUNCIONES DEL COMITÉ

- Analizar 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.
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Determinar las acciones de control auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 4 de 10


- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.
- Elaborar los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.
- El comité se reunirá ordinariamente de manera trimestral o de manera extraordinaria en caso de requerirse.

ASIGNACIÓN DE LAS FUNCIONES POR CARGO

Gerente General

- Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV institucional.
- Rendir cuentas al comité de seguridad vial sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- Liderar el proceso de creación e implementación del PESV
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que participe en la creación y difusión de los objetivos del plan estratégico de seguridad vial de la empresa, a través de la creación del Comité de Seguridad Vial.
- Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Garantizar la financiación del plan estratégico de seguridad, asegurando el presupuesto necesario para la implementación del mismo.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores.



	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 5 de 10

- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el PESV y los documentos relacionados aplicables.
- Avalar y fortalecer el cumplimiento de la política, los objetivos y estrategias del Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV.

Jefe de Talento Humano.

- Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV institucional.
- Rendir cuentas al comité de seguridad vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- Garantizar que se lleve a cabo el proceso de ingreso y selección de los trabajadores que ejecutaran la función de conducir según lo establecido en el PESV, estableciendo el perfil e indicando el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar.
- Gestionar la realización de las pruebas de ingreso y periódicas requeridas: Exámenes médicos según el profesiograma, exámenes psicosenométricos, pruebas psicotécnicas, pruebas teóricas y pruebas prácticas según tipo de vehículo a operar.
- Verificar y asegurar la idoneidad de quien realizará las pruebas de ingreso y periódicas requeridas.
- Garantizar que se realice el correspondiente proceso de inducción a los trabajadores autorizados para conducir, con el objetivo de garantizar el conocimiento de la política, normas y procedimientos propios a tener en cuenta para el óptimo desarrollo de sus operaciones.




- Garantizar su participación activa y periódica en el PESV, así como también el cumplimiento de las diferentes actividades de seguimiento de este plan.
- Garantizar con las áreas involucradas el cumplimiento documental y los requisitos en formación, capacitación e inducción del personal que conduce.
- Gestionar con las áreas involucradas el cumplimiento del plan de formación, capacitación y entrenamiento del personal que conduce y de los demás actores viales presentes en la organización.
- Asegurar con las áreas involucradas que se realice el seguimiento y verificación en base de datos estatales de los comparendos generados a los trabajadores que conducen, promoviendo el pronto pago de estas infracciones.
- Promover y verificar el cumplimiento de las políticas de regulación para el PESV.
- Establecer y aplicar los reconocimientos en el cumplimiento de las estrategias definidas en el PESV, en todos los niveles de la organización.
- Ejecutar los procesos disciplinarios, teniendo en cuenta la información remitida por el personal encargado de hacer seguimiento al cumplimiento de las disposiciones del PESV para cada rol en la organización.

Jefe de Transporte.

- Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV institucional.
- Rendir cuentas al comité de seguridad vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- Garantizar que los vehículos propios y/o contratados cumplan con los requerimientos establecidos en la legislación y este PESV.



- Cumplir, promover y asegurar el cumplimiento de la política y los procedimientos de tránsito terrestre establecidos de una forma activa y visible.
- Asegurar que se efectúen auditorias de cumplimiento a los planes de mantenimiento de la flota automotor y no automotor de contratistas y subcontratistas de forma periódica, según la responsabilidad contractual establecida para el mantenimiento.
- Gestionar la asignación de los recursos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en los planes de mantenimiento preventivo, así como los necesarios para los mantenimientos correctivos de los vehículos de la organización.
- Asegurar que los vehículos sean técnicamente apropiados para las tareas a realizar.
- Analizar y gestionar la aplicación de las sanciones correspondientes a los contratistas y subcontratistas en caso de cualquier incumplimiento.
- Participar en el análisis de riesgos periódicos a las diferentes actividades de tránsito y transporte terrestre, de igual forma gestionar los cambios que se presenten en la legislación, la operación o los equipos, según le aplique.
- Garantizar que los documentos relacionados con vehículos y mantenimiento de los mismos se mantengan vigentes y disponibles.
- Apoyar la identificación y definición de los requerimientos legales, técnicos y de seguridad de los vehículos necesarios para la movilización de personas, materiales, equipos o suministros de acuerdo a las diferentes necesidades de la operación.
- Garantizar la realización de las inspecciones pre operacionales de los vehículos y que se gestione el cumplimiento de los estándares establecidos. Si se evidencia algún hallazgo, decidir las acciones a tomar para los equipos


	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 8 de 10

propios, y para vehículos terceros validar las acciones junto con el contratista o propietario de los mismos.

- Garantizar la ejecución de las auditorias sobre el correcto diligenciamiento de las inspecciones pre operacionales de forma periódica.

Jefe de Ruta

- Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV institucional.
- Rendir cuentas al comité de seguridad vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- Gestionar la señalización y demarcación de áreas que generen riesgo o peligros de cualquier clase para el tránsito y transporte dentro de las áreas de operación, instalaciones y oficinas bajo responsabilidad de la empresa.
- Gestionar que se realicen las modificaciones de las áreas con exposición a riesgos y peligros de tránsito.
- Verificar que existan espacios que salvaguarden y diferencien la vía de tránsito vehicular, con la vía peatonal dentro del diseño de la infraestructura interna.
- Gestionar la creación de rutas de acceso peatonal en todas las instalaciones y oficinas bajo responsabilidad de la empresa.
- Gestionar la realización del mantenimiento de rutas internas, la señalización y demarcación de áreas de transito interna que se encuentren defectuosas o hayan perdido visibilidad.
- Identificar y gestionar los riesgos viales presentes en los lugares de operación y las rutas usadas para el tránsito y transporte dentro de la operación de la organización.

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 9 de 10

- Promover que todos los desplazamientos se realicen previo a una planificación, que involucre el análisis de riesgos del desplazamiento y que se tomen acciones preventivas para mitigar los mismos.
- Asegurar que el personal sea informado sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas.

Jefe de SST.

- Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV institucional.
- Rendir cuentas al comité de seguridad vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- Garantizar la adecuación de los protocolos de atención de accidentes de tránsito a la operación, así como la preparación y conocimiento del personal y de la organización para tener una respuesta eficiente frente a cualquier evento de tránsito.
- Asegurar el reporte e investigación de todos los incidentes y accidentes relacionados con el tránsito y transporte en la organización.
- Divulgar a toda la organización las lecciones aprendidas producto de los incidentes y accidentes relacionados con el tránsito y transporte en la organización.
- Llevar el registro histórico de incidentes y accidentes relacionados con el tránsito y transporte en la organización.
- Realizar el análisis de causalidad periódico según la accidentalidad presentada y evaluar los indicadores de siniestralidad trimestralmente.



Siendo las 11:00 am y habiendo cumplido el orden del día se da por finalizada la reunión, en constancia firman los miembros del comité de seguridad vial.

Oscar Emilio Quintero Serrano
Gerente


Jennifer Viviana Mantilla Riveros
Jefe de talento Humano

Luz Mary Terrado Ropero
Jefe de transporte

John Fredy Guzmán Cano
Jefe de Ruta

Nathaly Mancilla Riaños
Jefe del SST

ANEXO 8

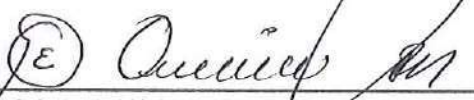
	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1

ASIGNACIÓN DEL RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL


La **COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA**, en ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas por la Ley 1503 de 2011, el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 1565 de 2014., designa como responsable de la implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial a **LUZ MARY TORRADO ROPERÓ**, quien se desempeña en el cargo de Jefe de Transporte, el cual es responsable de las siguientes acciones:

- Planear, organizar, dirigir, desarrollar y aplicar el PESV y realizar seguimiento como mínimo una vez al año, realizar su evaluación.
- Informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y los resultados del PESV.
- Capacitar o gestionar capacitaciones a los empleados de la empresa en temas referentes a la seguridad vial.
- Hacer seguimiento de la implementación de las políticas del PESV
- Realizar revisiones gerenciales y liderar las auditorias en aspectos del PESV
- Establecer y vigilar los objetivos y metas que abarquen toda la compañía y transmitirlos a todos los empleados de acuerdo con sus responsabilidades en el PESV

En constancia Firma en San José de Cúcuta el 27 de septiembre de 2021


OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
GERENTE

ANEXO 9

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1

POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA, consciente de la importancia que tiene la seguridad vial durante los recorridos, se compromete a dar cumplimiento a la normativa nacional vigente aplicable en materia de seguridad vial, destinando los recursos financieros, técnicos y humanos necesarios, para determinar actividades de promoción y prevención de accidentes en la vía pública. Por ello todos los empleados y el personal propio provistos con vehículos de la empresa para el ejercicio de su labor diaria, son responsables de participar en las diferentes actividades que se programen para disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social del personal, contratistas, subcontratistas y todos los actores viales.

Para cumplir este propósito, LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA, enmarca bajo los siguientes parámetros:


- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito terrestre Ley 769 del 2002 y todas aquellas que se adhieran para la prevención en materia de seguridad vial.
- Establecer estrategias de concientización tanto para peatones, pasajeros y conductores hacia el respeto de las normas y señales de tránsito.
- Contar con personal calificado para operar los vehículos.
- Vigilar las responsabilidades frente a mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de la compañía o terceros, provistos para el ejercicio de su labor, con el objetivo de mantener un desempeño óptimo y establecer si mediadas de control.

Todo lo anterior para contribuir a la toma de conciencia del personal, por el respeto a la vida, la integridad, los activos de la empresa y la mejora continua.

Dado en San José de Cúcuta, al 27 de septiembre del año 2021



OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
GERENTE

ANEXO 10

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Versión: PESV-03
	MATRIZ DE IDENTIFICACION DE RIESGOS Y PELIGROS GTC-45	Fecha: 01/11/2021
		Página 1 de 1


RESUMEN RIEGOS Y PELIGROS DE LA MATRIZ

grupo de trabajo	rol en la vía	riesgo por entorno y/o por hábitos	ND	NE	NP	NC	NR	IN
Administrativo/ operativo	Conductor motocicleta	Conductores imprudentes en la vía	2	3	6	100	600	Alto
		Condiciones climáticas adversas						
		Vías en malas condiciones						
		Animales en la vía						
		Ausencia de señalización						
		Exceso de velocidad						
		Uso de celular y radios portátil						
		Ingerir bebidas alcohólicas						
		No respetar señales de tránsito						
		No utilización de casco y/o EPP						
operativo	Conductores de carro	Conductores imprudentes en la vía	2	3	6	100	600	Alto
		Condiciones climáticas adversas						
		Vías en malas condiciones						
		Animales en la vía						
		Ausencia de señalización						
		Exceso de velocidad						
		Uso de celular y radios portátil						
		Ingerir bebidas alcohólicas						
		No respetar señales de tránsito						
		No utilizar cinturón de seguridad						
		Inspección preoperacional vehículo						
		Agotamiento físico jornadas largas						
		operativo						
Distracción al caminar								
Cruzar vías sin precaución								
No usar cruces y pasos peatonales								
Uso de celular y radios portátil								
Adm/ operativo	Pasajero	No utilizar cinturón de seguridad	2	2	4	100	400	Medio
		Uso de celular y radios portátil						
		Infraestructura						
		No respetar señales de tránsito						

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Versión: PESV-03
	PERFIL DEL CONDUCTOR	Fecha: 02/11/2021
		Página 1 de 2

ANEXO 12

IDENTIFICACIÓN DEL CARGO	
NOMBRE DEL CARGO:	CONDUCTOR DE MICROBUS
PROCESO:	OPERATIVO
JEFE INMEDIATO:	JEFE DE RUTA
PERSONAL A CARGO:	NINGUNO
PERFIL DEL CARGO	
NIVEL EDUCATIVO:	Básica primaria y/o secundaria
EXPERIENCIA	2 años como conductor de Servicio público urbano demicrobús
HABILIDADES	Manejar responsablemente un vehículo, conducción defensiva, Responsabilidad, Honestidad, respeto, civilidad y buenos modales, rápida reacción ante hechos inesperados.
REQUISITOS	
Normas de conducción, leyes y demás disposiciones legales que apliquen a los conductores de servicio público, conducción preventiva y conocimientos básicos en mecánica	
RESPONSABILIDAD	
Mantener vehículo en buenas condiciones y limpio además tener al día, SOAT, seguros de Responsabilidad civil Extracontractual y Contractual, revisado técnico-mecánico, tarjeta de operación y equipo de carretera	
OBJETIVO DEL CARGO	
Conducir los vehículos que le sean asignados en la cooperativa (COOMICRO LTDA) de forma responsable, respetuosa hacia los compañeros y clientes; sin infringir las leyes de tránsito y transporte ni atentar con la integridad de los peatones y demás vehículos que circulan en la ciudad	
FUNCIONES	
Dar un amable y correcto servicio al cliente	
Prestar el servicio en las rutas asignadas a COOMICRO LTDA.	
Cumplir con el reglamento interno de la empresa	
verificar los documentos antes de partir	
cobrar y devolver el cambio por pasaje	
Realizar paradas en puestos de control para seguimiento de vehículos	


	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Versión: PESV-03
	PERFIL DEL CONDUCTOR	Fecha: 02/11/2021
		Página 2 de 2

Mantener los documentos del vehículo actualizados y hacerlos llegar a la empresa cada vez que se requiera, esto con fin de mantener la información correcta
cumplir con los diarios que se le asignan por ruta, en caso de no cumplir presentar un informe explicando el motivo
Reportar los daños y/o sospecha de inconvenientes con la operación del vehículo a Cargo
mantener el vehículo con los niveles óptimos de combustible y aseado cumpliendo con las normas básicas de higiene
Utilizar el cinturón de seguridad y maniguetas de descenso para evitar accidentes
Usar la dotación entregada por la empresa
Mantener las puertas del vehículo cerradas para asegurar el bienestar de los usuarios
Mantener un trato respetuoso y cordial con los superiores, demás personal de las otras sedes y exigir el mismo trato.
Dar cumplimiento a las políticas seguridad establecidas por el proceso SIG
Reportar al Oficial de Cumplimiento y/o Gerente cuando observe una novedad sospechosa, que pueda afectar a la organización
Ejecutar demás funciones que sean asignadas por su jefe inmediato o la gerencia.

En constancia firma:


Trabajador

Gerente

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	PROGRAMA DOCUMENTADO DE CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL	Fecha: 01/11/2021
		Página 1 de 2

ANEXO 13

MODULO	TEMA	INTENS. HORARIA	DIRIGIDO A					FECHA (MES)
			Responsable PESV	Comité de S. V	Conductor	Pasajero	Peatón	
Nivel Básico	Legislación del PESV	2 horas	X	X				NOV
	Curso de manejo defensivo básico	2 horas			X			NOV
	Formación en seguridad vial para el responsable del PESV	20 horas	X					DIC
	Divulgación del PESV, políticas y objetivos	1 hora	X	X	X	X	X	DIC
	Como actuar ante un accidente de tránsito - Protocolos de atención a víctimas	2 horas			X	X	X	ENE
	Primer respondiente en accidentes de tránsito - atención primaria a víctimas.	2 horas			X			ENE
	Mantenimiento preventivo de vehículos - Inspección pre operacional y alistamiento de vehículos.	2 horas	X		X			FEB
Nivel intermedio	Manejo defensivo específico para conductores de vehículo pesado	2 horas			X			FEB
	Re inducción y socialización de resultados y cambios del sistema PESV	1 hora	X	X	X	X		MARZ
	Capacitación en giros y prelacones	2 horas			X			MARZ
	Observación efectiva en la conducción	1 hora			X			MARZ
	Actividad de sensibilización distracciones - carro a control remoto	4 h * paradero	X	X	X	X	X	ABRIL
	Estrategias de control del riesgo vial (Gerenciamiento de viajes, gestión de comporta y evaluación de desempeño)	2 horas	X	X				ABRIL
	Manual de Señalización Vial, Código Nacional de Transito, Estatuto Nacional de Transporte (Ley 336/96), Manual de infracciones al tránsito.	2 horas			X			ABRIL
	Sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo en un siniestro	2 horas			X			MAY
	Prevención del fuego en vehículos	2 horas			X			MAY
	Uso de elementos de prevención y seguridad	2 horas			X			JUN
	Investigación de accidentes de tránsito (básico) Metodología de recolección de evidencias resolución 11268/12.	2 horas	X	X				JUN
	Mecánica Básica	4 horas	X		X			JUL
Nivel Avanzado	Reentrenamiento focalizado en manejo defensivo según resultados de infracciones y accidentes	8 horas			X			AGOS
	Campaña de seguridad vial actores viales (Velocidad, Alcohol)	1 hora	X	X	X	X	X	SEPT
	Investigación de accidentes de tránsito (intermedio)	4 horas	X	X				OCT
	Campaña de seguridad vial (involucrar a la familia, envían mensajes, cartas o videos con mensajes al personal expuesto)	Indeterminado			X			OCT
	Re inducción y socialización de resultados y cambios del sistema PESV	1 hora			X	X	X	NOV
	Simulacro de extricación vehicular y auto rescate	1 jornada			X			NOV
	Rangos operativos de vehículos	2 horas			X			DIC
	Refuerzo en comportamientos según factores de riesgo	2 horas			X	X	X	DIC


	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	FORMANTO EVALUACION DE CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL	Fecha: 01/11/2021
		Página 1 de 1

ANEXO 14


1. El código nacional de tránsito se rige bajo la ley
 - a. 769 del 06 de agosto de 2004
 - b. 967 del 06 de agosto de 2002
 - c. 769 del 06 de agosto de 2004
 - d. 769 del 06 de agosto de 2002

2. La última reforma del código nacional de tránsito se rige bajo la ley
 - a. 1383 de 2010
 - b. 1386 de 2010
 - c. 1423 de 2010
 - d. 626 de 2010


3. La regla de los tres segundos es:
 - a. Una regla para hacer los cambios de marcha de mi vehículo
 - b. Herramienta adicional para controlar los micro sueños.
 - c. Herramienta que me facilita calcular la distancia de seguridad.
 - d. Ninguna de las anteriores

4. La siguiente es una señal
 - a. Preventiva "prioridad de vía"
 - b. Reglamentaria de "doble sentido"
 - c. Reglamentaria de "prioridad de vía"
 - d. Ninguna de las anteriores

5. El documento que identifica la propiedad del vehículo es.
 - a. La tarjeta de operación
 - b. Licencia de tránsito
 - c. Licencia de conducción
 - d. La placa

6. La siguiente es una señal
 - a. Preventiva "dos carriles uno en contravía"
 - b. Informativa "dos carriles uno en contravía"
 - c. Preventiva "tres carriles dos en contravía"
 - d. Reglamentaria "tres carriles dos en contravía"


7. Las señales preventivas
 - a. Me alertan
 - b. Me guían
 - c. Me indican
 - d. Ninguna de las anteriores

8. La siguiente es una señal
 - a. Reglamentaria de reten
 - b. Reglamentaria de paso de nivel
 - c. Informativa de cambio de luces
 - d. Ninguna de las anteriores

9. Una línea blanca horizontal antes de un cruce es una señal que indica
 - a. PARE
 - b. Ceda el paso
 - c. Paso peatonal
 - d. Ninguna de las anteriores

10. Las señales transitorias
 - a. Son todas las que dirigen el tránsito en la vía temporal
 - b. Me informan de los sitios de interés de la vía
 - c. Me indican la ubicación de la policía de tránsito en la vía
 - d. Ninguna de las anteriores

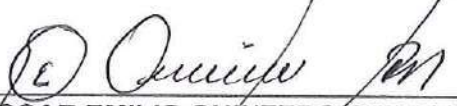
ANEXO 16

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	POLÍTICA DE CONTROL DE FARMACODEPENDENCIA, ALCOHOLISMO Y TABAQUISMO	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1

POLÍTICA DE CONTROL DE FARMACODEPENDENCIA, ALCOHOLISMO Y TABAQUISMO

LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA. comprometida con fomentar el bienestar y mantener un ambiente sano y seguro para todos sus trabajadores, contratistas y usuarios, reconoce que el consumo de Alcohol, Tabaco, y Sustancias Psicoactivas, afectan los ambientes de trabajo, el desempeño, la seguridad, la eficiencia y la productividad de los trabajadores, constituyéndose en amenaza para su integridad física y mental; dando cumplimiento a la normativa nacional vigente aplicable en materia de prevención de consumo de tabaco, alcohol y drogas, establece los siguientes lineamientos:

- 1) Aplicar a los trabajadores y contratistas actividades de sensibilización y capacitación que promuevan hábitos y estilos de vida saludable y la prevención del consumo de sustancias psicoactivas, alcohol y tabaco.
- 2) Los trabajadores deberán tener una conducta responsable y participativa en las acciones de sensibilización que promuevan el cumplimiento de esta política.
- 3) Se prohíbe presentarse al cumplimiento de sus actividades, funciones y/o tareas bajo el efecto de sustancias psicoactivas, incluidas bebidas alcohólicas y otras que afecten el funcionamiento adecuado del desempeño laboral.
- 4) Se prohíbe conducir bajo influencia de sustancias alcohólicas o alucinógenas es una condición de riesgo máxima para el mismo operador, para las demás personas del entorno y para el medio ambiente, por lo tanto, es una situación NO permitida dentro de la empresa que amerita sanción.
- 5) Se prohíbe el consumo, porte, distribución y venta de bebidas alcohólicas, productos de tabaco, sustancias psicoactivas y cualquier otra sustancia que atenten contra el ambiente o la salud de los trabajadores dentro de la jornada laboral, en los diferentes lugares de trabajo, así como en el interior de los vehículos al servicio de la organización.
- 6) Para verificar el cumplimiento de esta política, la empresa realizará pruebas de alcoholemia a los trabajadores, estas se realizarán por parte de personal entrenado e idóneo con equipos calibrados y se podrán realizar en cualquier momento sin programación previa.
- 7) El incumplimiento de esta política y de las reglas o normas que se deriven de ella, es condición de empleo y contratación de la empresa.


OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
GERENTE

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1

POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA., COOMICRO LTDA., bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes de accidentes de tránsito. Todo trabajador o contratista, se obliga a reportar cualquier condición física, mental o de salud que le impida ejercer su función de conducción de manera segura.


Mediante la adopción de esta política, la empresa busca garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial. El descanso es una condición necesaria para garantizar el funcionamiento óptimo de todas las estructuras y funciones corporales y por tanto el desempeño pleno de las personas en las actividades de la vida cotidiana. Los responsables de la operación de vehículos en LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA garantizarán el control sobre sus períodos de descanso, para asegurar su protección y la de los otros y se regirán por el siguiente lineamiento:

HORAS DE CONDUCCION Y DESCANSO	
Tiempo máximo de conducción por día	8 horas
Jornada de servicio máxima por día	8 horas
Tiempo máximo de conducción continua	3 horas
Descanso mínimo posterior a conducción continua	30 minutos
Conducción máxima por semana	48 horas
Horas de sueño mínimas entre jornadas de trabajo	7 – 9 horas

Para ello la empresa dispone de:

- Establecer tiempos de descanso y reposo para la fatiga y el estrés.
- Realizar pausas activas al inicio de la jornada en los intervalos de cada desplazamiento enfocado en ejercicios de estiramiento.
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño, descanso y nutrición y ejercicios que puedan prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Concientizar a los trabajadores la importancia de reportar las situaciones que puedan afectar su capacidad de reacción.
- Evaluar en caso de incidente o accidente la probabilidad de causal por fatiga en los trabajadores.


OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
 GERENTE

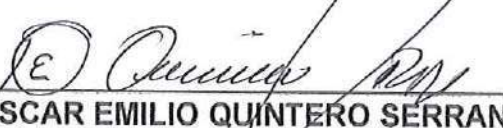
	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	POLÍTICA REGULACION DE LA VELOCIDAD.	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1


POLÍTICA REGULACION DE LA VELOCIDAD

LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA, es consciente que unas de las principales causas de accidentes de tránsito ocurren es por exceso de velocidad, lo cual ocasiona pérdidas humanas y materiales, por tal motivo y dando cumplimiento a las normas de tránsito vigentes la velocidad máxima permitida no podrá exceder de 60 km/h en vías urbanas, publica y carreteras municipales 30 km/h en zonas escolares o residenciales, en proximidad a una intersección o cuando las señales de tránsito así lo ordenen. En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

Para asegurar el cumplimiento de estas disposiciones, LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA., establecerá el control necesario para garantizar que sus conductores den cumplimiento a la normativa vigente respecto de la velocidad, para lo cual implementamos el seguimiento por plataforma (GPS), recordándoles que, a mayor velocidad, mayores probabilidades de accidentalidad, razón por la cual se capacitara al personal sobre la regulación de velocidad según lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, concientizando que la violación a esta norma aumenta la probabilidad de ocurrencia de accidentes en la vía.

Lo anterior aplica sin excepción para todos los trabajadores y contratistas que desempeñen el rol de conductores durante el desarrollo de sus actividades laborales para la cooperativa.


 OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
 GERENTE

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	POLÍTICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1


POLITICA DE ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL

LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA, en cumplimiento de la legislación nacional vigente en materia de seguridad vial y en concordancia con las responsabilidades de los trabajadores establecidas en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y su rol desempeñado dentro del plan estratégico de seguridad vial, suministra a los trabajadores elementos adecuados de protección para evitar los accidentes y enfermedades laborales de tal forma que se garantice la seguridad y salud de los trabajadores. Para que estos equipos y elementos de protección personal ofrezcan al trabajador la protección requerida.

Es responsabilidad de los trabajadores de la empresa:

- ✚ Utilizar adecuadamente, con carácter obligatorio, los equipos y elementos de protección personal asignados, por compromiso con su propia seguridad.
- ✚ Cuidar correctamente los elementos y equipos de protección personal requeridos para el uso exclusivo en las labores de la empresa.
- ✚ Reportar al Jefe Inmediato y/o personal de SST la falta o deterioro de los elementos y equipos de protección personal.
- ✚ No iniciar labores si no dispone de los elementos o equipos de protección personal requeridos según la naturaleza del riesgo.
- ✚ Reportar el no uso o uso inadecuado de los elementos de protección personal por parte de compañeros o personal a cargo.
- ✚ Los vehículos contarán con los elementos de seguridad pasiva como lo son: cinturón de seguridad, reposacabezas ajustable a la altura de la persona, cintas reflectivas, dispositivos de control de velocidad y demás elementos que indica la legislación colombiana.


 OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
 GERENTE

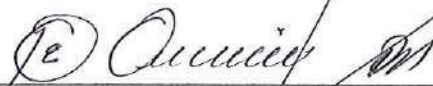
	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	POLÍTICA DE NO USP DE TELEFONO CELULAR	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1


POLITICA DEL NO USO DEL TELEFONO CELULAR

LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA. ha establecido como política, promover acciones tendientes a proteger a todas y cada una de las personas vinculadas con la empresa, proporcionando condiciones de trabajo adecuadas en las diferentes actividades laborales que se desarrollan en el cumplimiento de nuestra actividad económica, garantizando un completo bienestar físico, mental y social del individuo.

Así mismo LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA reconoce la importancia del uso del teléfono celular en el trabajo para facilitar la comunicación, coordinar trabajos, atender y responder oportunamente a situaciones críticas o de emergencia. Sin embargo, su uso no responsable puede generar accidentes serios. Es por esto que en cumplimiento normatividad legal vigente, se han establecido compromisos por medio de los cuales se prevengan la generación de accidentes de tránsito.

- ✚ Prohibir el uso de los teléfonos celulares entienda por prohibido el uso de celular chat o juegos, por parte del conductor mientras el vehículo este en movimiento.
- ✚ Prohibir el uso del teléfono celular y/o cualquier dispositivo de manos libres, por parte de los conductores durante el desplazamiento u operación de un vehículo
- ✚ Identificar, reportar y no tolerar los comportamientos peligrosos relacionados al uso del teléfono celular en el trabajo.
- ✚ Sensibilizar sobre el uso adecuado y responsable del teléfono celular en el trabajo, difundiendo y compartiendo lecciones aprendidas relacionados al uso irresponsable del mismo.
- ✚ Prohibir el uso del teléfono celular para filmar, grabar o fotografiar sin consentimiento a personas, lugares o áreas críticas, accidentes, actividades de control o atención de una emergencia.
- ✚ Promover la difusión, verificar y reconocer el cumplimiento de la presente política
- ✚ El incumplimiento de esta política y de las reglas o normas que se deriven de ella, es condición de empleo y contratación de la empresa.


 OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
 GERENTE

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	POLÍTICA USO CINTURON DE SEGURIDAD	Fecha: 27/09/2021
		Página 1 de 1

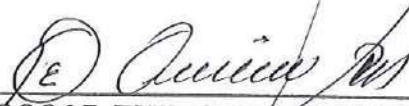
POLÍTICA USO CINTURON DE SEGURIDAD

LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), implementara y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causante de accidentes de tránsito los cuales pueden afectar a los trabajadores y/o partes interesadas.


En cumplimiento de la normativa legal vigente del uso obligatorio del cinturón de Seguridad por parte de los conductores y por los pasajeros LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA. establece:

- El conductor y pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo deben utilizar el Cinturón de Seguridad, en todo el recorrido por corto que sea el trayecto.
- El conductor debe asegurarse que todos los ocupantes del vehículo hacen uso correcto del cinturón de seguridad y no iniciará la marcha hasta que todos los ocupantes estén asegurados.
- Todos los vehículos (propios o alquilados) deben estar provistos con cinturones de seguridad para cada ocupante.
- Para asegurar el cumplimiento de esta política, la empresa realizará acciones permanentes vinculadas con la Capacitación y el Entrenamiento en sus trabajadores, las que se materializarán a través de: Charlas, Cursos, Instrucciones en el buen uso del Cinturón de Seguridad, y Evaluaciones, entre otras actividades, con personal idóneo y calificado.

Esta política aplica a todos los empleados de LA COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA, COOMICRO LTDA, y los terceros que trabajan en su nombre, cualquier comportamiento que vaya en contra de su cumplimiento se harán merecedores de las correspondientes sanciones disciplinarias.


 OSCAR EMILIO QUINTERO SERRANO
 GERENTE

ANEXO 18

	COOPERATIVA DE MICROBUSES LTDA	VERSION: PESV-03
	SISTEMA DE GESTION EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	FECHA: 01/11/2021
	FORMATO ALISTAMIENTO DIARIO	Página 1 de 1

NOMBRE CONDUCTOR		FECHA:	
NUMERO INTERNO:		PLACA:	

FICHA TECNICA DIARIA

General	LUN		MAR		MIER		JUE		VIE		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Fugas de Fluidos														
Tensión correas														
Tapas														
Niveles de Fluidos														
Transmisión														
Dirección														

Frenos:	LUN		MAR		MIER		JUE		VIE		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Neumáticos														
Hidráulicos														
Nivel de agua de limpia brisas														
Aditivos radiador														
Filtros húmedos y secos														

Batería:	LUN		MAR		MIER		JUE		VIE		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Niveles de electrolito														
Ajustes de Bornes y sulfatación														

Llantas:	LUN		MAR		MIER		JUE		VIE		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Desgaste														
Presión de aire														

Otros:	LUN		MAR		MIER		JUE		VIE		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Equipo de carretera														
Botiquín														

Seguridad y Salud en el Trabajo	LUN		MAR		MIER		JUE		VIE		SAB		DOM	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Fiebre cuantificada mayor o igual a 38° C														
Tos														
Dificultad para respirar														
Dolor de garganta														
Fatiga / decaimiento o debilidad														
Tapabocas														
Lentes														
Pañuelos desechables														
Gel Antimaterial														

B: BIEN

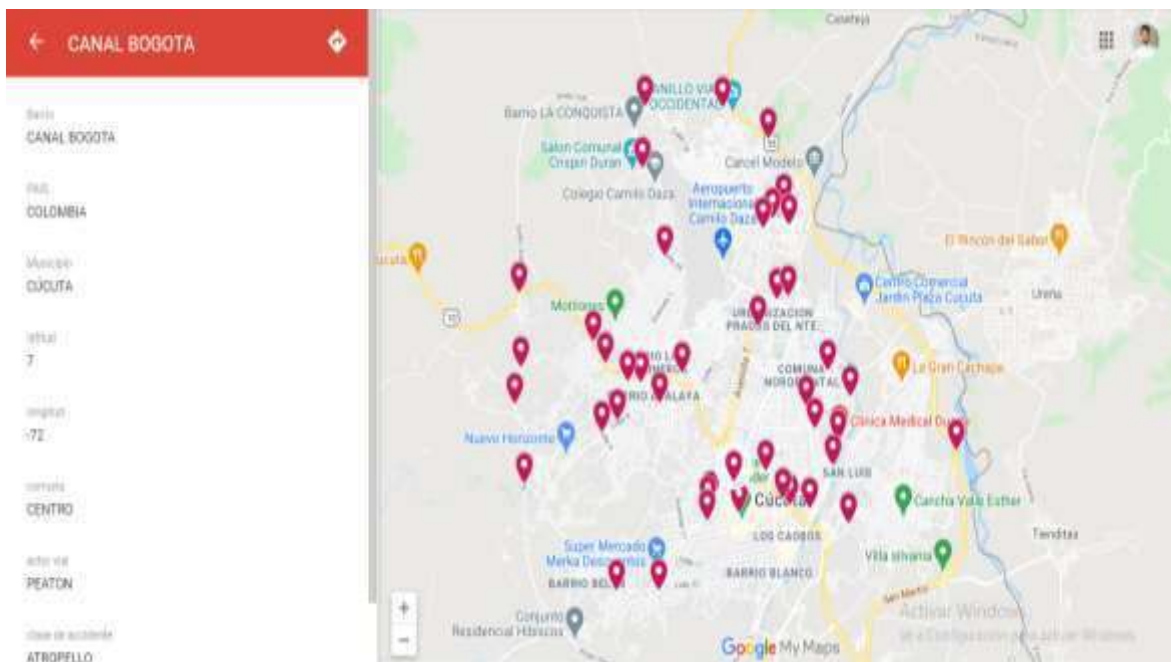
M: MAL

FIRMA QUIEN REALIZA

FIRMA CONDUCTOR


FIRMA QUIEN AUDITA

ANEXO 19



SEÑALES	Desobedecer Señales (PARE)	38	49.3%
PRELACIÓN	No Respetar Prelación	8	10.4%
OTRA	Distancias de seguridad, cambios de carril, cruce de peatones	15	19.5%
SEMÁFORO	Desobedecer semáforos	16	20.8%


		N° casos
AVENIDA 7 CALLE 6	BARRIO CALLEJON	2
AVENIDA 7 CON CALLE 1	BARRIO CALLEJON	
AVENIDA 8 CON CALLE 2	BARRIO CALLEJON	3
AVENIDA 8 CALLE 3	BARRIO CALLEJON	2
CALLE 5 ENTRE AVENIDAS 6 Y 7 BARRIO CALLEJÓN	BARRIO CALLEJON	
AVENIDA 8 CON CALLE 14	BARRIO CONTENTO	3
AVENIDA 10 CON CALLE 14	BARRIO CONTENTO	
AVENIDA 12 CON CALLE 14	BARRIO CONTENTO	
CALLE 13 AVENIDA 17	BARRIO CONTENTO	
CANAL BOGOTÁ CON AVENIDA 10	BARRIO CONTENTO	
CL 14 CON TRANSVERSAL 17 REDOMA DEL CEMENTERIO CENT	BARRIO CONTENTO	
AVENIDA 2 CON CALLE 13	BARRIO LA PLAYA	
AVENIDA 1 ENTRE CALLE 12 Y 13	BARRIO LA PLAYA	
AVENIDA 2 CON CALLE 16	BARRIO LA PLAYA	
AVENIDA 3 CON CALLE 17	BARRIO LA PLAYA	2


	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Version: PESV-03
	RUTOGRAMA Y PUNTOS CRITICOS	Fecha: 01/11/2021
		Página 2 de 3

AVENIDA 3 CON CALLES 17 Y 18	BARRIO LA PLAYA	
AVENIDA 4 CALLE 15	BARRIO LA PLAYA	
AVENIDA 5 CON CALLE 17	BARRIO LA PLAYA	
AVENIDA 0 CON CALLE 16	BARRIO LA PLAYA	
CALLE 17 CON AV 3 BARRIO LA PLAYA	BARRIO LA PLAYA	
CALLE 17 ENTRE AVENIDAS 4 Y 5	BARRIO LA PLAYA	
AVENIDA 6 CALLE 15	BARRIO PARAMO	3
CALLE 13 CON AVENIDA 7	BARRIO PARAMO	
CALLE 14 CON AVENIDA 7	BARRIO PARAMO	
DIAGONAL SANTANDER CON CALLE 10	BARRIO CENTRO	3
AV 6 CON CL 14 DE EL BARRIO EL CENTRO	BARRIO CENTRO	
AV 9 CON CLL 11	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 1 CON CALLE 7	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 1 CON CALLE 8	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 3 CON DIAGONAL SANTANDER	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 4 CON CALLE 7	BARRIO CENTRO	2
AVENIDA 4 CON CALLE 12	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 5 CON CALLE 4	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 5 CON CALLE 12	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 6 CON CALLE 9	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 6 CON CALLE 4 Y 5	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 6 CON CALLE 11	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 6 CON CALLE 12	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 6 ENTRE CALLES 14 Y 15	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 6 FRENTE A LA NOMENCLATURA N° 11-40	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 7 CON CALLE 11	BARRIO CENTRO	
AVENIDA 8 CON CALLE 12	BARRIO CENTRO	2
AVENIDA 8 CON CANAL BOGOTA	BARRIO CENTRO	2
AVENIDA 10 CON CANAL BOGOTA	BARRIO CENTRO	
AVENIDA CANAL BOGOTÁ CON CALLE 7	BARRIO CENTRO	
AVENIDA CERO CON CALLE 15	BARRIO CENTRO	
CALLE 4 CON AV. 0	BARRIO CENTRO	
CALLE 4 ENTRE AVENIDA 8 Y 9	BARRIO CENTRO	
CALLE 6 ENTRE AVENIDAS 2 Y 3	BARRIO CENTRO	
CALLE 7 CON AVENIDA 6	BARRIO CENTRO	
CALLE 8 Y 9 CON AVENIDA 8	BARRIO CENTRO	
CALLE 9 Y 10 CON AVENIDA 4	BARRIO CENTRO	
CALLE 10 AVENIDA 6	BARRIO CENTRO	
CALLE 10 ENTRE AVENIDAS 5 Y 6	BARRIO CENTRO	
calle 11 con av. 8 del centro	BARRIO CENTRO	
CALLE 11 CON AVENIDA 4	BARRIO CENTRO	
CALLE 11 FRENTE A LA NOMENCLATURA 13-39	BARRIO CENTRO	
CALLE 13 CON AVENIDA 12 Y 13	BARRIO CENTRO	
CALLE 14 CON AV 5	BARRIO CENTRO	
CALLE 8 CON AVENIDA 1	BARRIO CENTRO	



ANILLO VIA ORIENTAL DIAGONAL AL PARQUEADERO AVENTURA	BARRIO BOCONO	1
ANILLO VIAL ORIENTAL FRENTE AL PUESTO SALUD DE BOCONO	BARRIO BOCONO	1
ANILLO VIAL ORIENTAL ENTRE LA TORRE 46 Y 47	BARRIO BOCONO	1
ANILLO VIAL ORIENTAL FRENTE A LA TORRE DE ENERGÍA NRO 36	BARRIO BOCONO	1
ANILLO VIAL ORIENTAL SOBRE EL KILÓMETRO 17+0004	BARRIO BOCONO	1
CALLE 17 ENTRE AVENIDAS 17 Y 18	BARRIO VALLE ESTHER	1
AVENIDA 17 CALLE 19	BARRIO AGUAS CALIEN	1
CALLE 21 CON AVENIDA 16	BARRIO AGUAS CALIEN	1
AVENIDA 11 ENTRE CALLES 17	BARRIO LA LIBERTAD	1
AVENIDA 12 CON CALLE 16	BARRIO LA LIBERTAD	1
AVENIDA 13 CON CALLE 15	BARRIO LA LIBERTAD	1
PASO ELEVADO SAN MATEO SENTIDO CUCUTA - VILLA DEL ROSARIO	BARRIO SAN MATEO	2
KILÓMETRO 0+300 AUTOPISTA INTERNACIONAL SAN ANTONIO	BARRIO SAN MATEO	1
AUTOPISTA INTERNACIONAL CON CALLE 25	BARRIO SAN MATEO	1
DIAGONAL SANTANDER FRENTE AL CENTRO COMERCIAL BOLIVAR	BARRIO SAN MATEO	1
GLORIETA DE SAN MATEO CON DIAGONAL SANTANDER	BARRIO SAN MATEO	1
KILOMETRO 1 AUTOPISTA INTERNACIONAL REDOMA DE SAN MATEO	BARRIO SAN MATEO	1
CALLE 7 CON AVENIDA 4	BARRIO SAN LUIS	2
AVENIDA 2 CON CALLE 16	BARRIO SAN LUIS	1
AVENIDA 2 CON CALLE 19	BARRIO SAN LUIS	1
AVENIDA 3 CALLE 20	BARRIO SAN LUIS	1
AVENIDA CANAL BOGOTA	B LLERAS RESTREPO	3
CANAL BOGOTA CON CALLE 1N	BARRIO LA MERCED	1
AVENIDA 6 CON CALLE 7	BARRIO PESCADERO	1
AVENIDA 7 CON CALLE 1 N	BARRIO PESCADERO	2
AVENIDA 7 CON CALLE 4N	BARRIO PESCADERO	1
AVENIDA 7 ENTRE CALLES 2 Y 3	BARRIO PESCADERO	1
AVENIDA 7 10 N 384 INTALACIONES	BARRIO ZONA INDUSTRIAL	1
AVENIDA 4 CON CALLE 7N	BARRIO ZONA INDUSTRIAL	1
AVENIDA 5A NOMENCLATURA	BARRIO ZONA INDUSTRIAL	1
AVENIDA 7 CON CALLE 8	BARRIO ZONA INDUSTRIAL	1
AVENIDA CANAL BOGOTA	BARRIO EL BOSQUE	1
CALLE 11N CON AVENIDA 4ª	BARRIO EL BOSQUE	1
CANAL BOGOTA CON CALLE 16N	BARRIO EL BOSQUE	1
AVENIDA LIBERTADORES 3 N 99	B PRADOS DEL NORTE	1
AVENIDA 0 CON CALLE 20N	BPRADOS DEL NORTE	1
AVENIDA LIBERTADORES FRENTE AL RELOJ	BARRIO PRADOS DEL NORTE	1
CALLE 20 AN CON AVENIDA 4	BARRIO PRADOS DEL NORTE	1
AVENIDA LIBERTADORES # 3-86	BARRIO TASAJERO	2
AVENIDA DEL RIO CON CALLE 15N	BARRIO NIZA	1
AVENIDA 11E CON CALLE 14 NORTE	BARRIO ZULIMA	1
AV 10E CLL 8N	BARRIO GUAIMARAL	1
CALLE 4N CON AVENIDA GUAIMARAL	BARRIO GUAIMARAL	1
CALLE 10 CON AVENIDA 9E	BARRIO GUAIMARAL	1

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	Versión: PESV-03
	ADMINISTRACION DE RUTAS	Fecha: 01/11/2021
		Página 2 de 2

		CORALINAS - CENTRO - BELEN						
ROTACION DEL 06 AL 12 DE JUNIO DE 2021								
HORIZONTE - CENTRO - BELEN								
HORA	D	L	M	MI	J	V	S	
LA SIGUIENTE ES PARA RECORDARLES NUEVAMENTE ALGUNAS DE LAS NORMAS.								
* LLEGAR AL DESPACHO MINIMO CON CINCO (5") MINUTOS DE ANTICIPO AL TURNO DE MADRUGADA.								
* LLEVAR CELULAR Y ESTAR PENDIENTE A LAS LLAMADAS DE PLATAFORMA								
* NO LLEVAR ACOMPAÑANTE (S) NI AYUDANTE (S)								
* CUMPLIR CON LOS PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD								
* CUMPLIR DEBIDAMENTE CON LAS RUTAS Y LOS TIEMPOS ASIGNADOS PARA CADA DE LAS MISMAS								
* ACATAR LAS NORMAS Y RECOMENDACIONES DE PLATAFORMA								
* NOTIFICAR O INFORMAR CUALQUIER INCIDENTE EN LA RUTA O TURNO CORRESPONDIENTE								
* TENER LOS NUMEROS DE LOS CELULARES DE PLATAFORMA PARA PREGUNTAR O REPORTAR CUALQUIER INQUIETUD								
* PORTAR DEBIDAMENTE EL UNIFORME, LIMPIO Y EN BUEN ESTADO								
* CUMPLIR CON LOS TURNOS DE LA MAÑANA Y DE LA TARDE, SEGUN LO AMERITE PLATAFORMA.								
* ENVIAR LA RESPECTIVA EVIDENCIA SOBRE SUCESOS O NOVEDADES PRESENTADAS EN EL RECORRIDO								
* CUMPLIR CON LAS SANCIONES INPUESAS POR PLATAFORMA SEGUN LO AMERITE POR SUS ACTOS.								
* LOS CONDUCTORES TURNADORES ESTAN A DISPOSICION DE LA EMPRESA, PARA LA UNIDAD QUE SE LE ASIGNE.								
* NINGUN CONDUCTOR DEBE DISPONER DE UN TURNADOR SIN LA DEBIDA AUTORIZACION.								
* NINGUN TURNADOR DEBE RECIBIR UN VEHICULO SIN SER NOTIFICADO Y AUTORIZADO POR PARTE DEL PERSONAL A CARGO.								
* NO METERCE A OTRA RUTA SIN AUTORIZACION PREVIA DE PLATAFORMA.								
* NO PERMITIR LA OPERACION DE LOS VEHICULOS Y EQUIPOS POR PERSONAL AJENO A LA EMPRESA.								
* MANTENER EL VEHICULO EN OPTIMAS CONDICIONES Y ASEADO								
* PORTAR EN FORMA ORGANIZADA SUS DOCUMENTOS ASI COMO LOS DEL VEHICULO Y QUE ESTEN AL DIA.								
* TRATAR CON RESPETO, IMPARCIALIDAD Y RECTITUD A LAS PERSONAS CON LAS QUE INTERACTUE DIA A DIA EN EL AMBITO LABORAL								
* SINCRONIZAR RELOJES SEGUN PLATAFORMA AL RECIBIR EL PRIMER TURNO.								
TABLA DE LOS TIEMPOS ESTIPULADOS PARA LAS RUTAS DE COOMICRO								
RUTA	PRIMER	SEGUNDO	TERCER	CUARTO	QUINTO	SEXTO	SEPTIMO	OCTAVO
	4 ESQ.	EL KIOSCO	PALUSTRE	SEMAFORO	HOSP. SB	FUENTE LUMI	HOSP. BJ	
VALLES - AMERICAS	0:10	0:10	0:10	0:08	0:11	0:12	0:13	
	4 ESQ.	EL KIOSCO	PALUSTRE	SEMAFORO	ESCOBAL ENT.	ESCOBAL SAL.	NUEVA SEXTA	
VALLES - ESCOBAL	0:10	0:10	0:10	0:08	0:14	0:05	0:12	
	KIOSCO	PTE. KENNEDY	HOSP. SB	VILLA	EL KAREN	HOSP. BJ	EL SENA	
RINCON - SAN MARTIN	0:15	0:10	0:27	0:35	0:20	0:20	0:15	
	4 ESQ.	LA VIRGEN	LA ONCE		V. SILVANIA	PEAJE	SILLA COJA	
RINCON - VILLA SILVANIA	0:08	0:13	0:10			0:15	0:05	
	4 ESQ.	LA VIRGEN	LA ONCE	BETANIA	KILOMETRO 5	LA 15 CON 3RA		
HORIZONTE - PATIOS	0:05	0:13	0:10	0:48	0:20	0:12		
	CAMILO DAZA	IDEMA	PTE. KENNEDY	PORTICO SB	PORTICO SA.	REDOMA SAN		
ESCALABRI NI - PORTICO	0:10	0:15	0:08	0:30	0:07	0:13		
	CAMILO DAZA	IDEMA	PTE. KENNEDY					
ESCALABRI NI - BELLAVISTA	0:10	0:20	0:08					