



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

**VISIÓN
CERO**  **BOG**

RED 
EMPRESARIAL DE
SEGURIDAD VIAL

redempresarial.movilidadbogota.gov.co



Guía paso a paso: Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

#NosMovemosSeguros

Calle 13 #37-35, Bogotá, Colombia

Teléfono: 57 (1) 364 9400 ext. 8309

Correo: redempresarialsv@movilidadbogota.gov.co

RED 
EMPRESARIAL DE
SEGURIDAD VIAL

**VISIÓN
CERO**  **BOG**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

Enrique Peñalosa Londoño
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

Juan Pablo Bocarejo Suescún
Secretario Distrital de Movilidad

Sergio Eduardo Martínez Jaimes
Subsecretario de Política Sectorial

Claudia Andrea Díaz Acosta
Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

Víctor Alonso Guerrero Rincón
Supervisor de Contrato CPS 2017-1859

Julián Barreto Osorio
Marcela Díaz Rodríguez
Cesar Mariño Ávila
Paula Mesa Vélez
David Parra Pérez
Johanna Sánchez Albarracín
Julio Soler Melo
Equipo de Planes Estratégicos de Seguridad Vial

[Esta guía se desarrolló mediante el contrato CPS 2017-1859](#)

Doris Rocio Bueno Casasbuenas
Gerente del proyecto

William Fernando Camargo Triana
Dora Quintero Hernández
Henry Humberto Baquero Torres
Miguel Mauricio Mejía Rentería
Maria Isamar Bayona Contreras
Equipo Técnico

Elena Muñoz Caicedo
Claudia Estupiñan Forero
Manuel Francisco Obregón Hurtado
Equipo Micrositio

David Leonardo Mayorga Henao
Erika Alexandra Camargo Pinzón
Angie Loren Sánchez Muñoz
Equipo Diseño



Tabla de Contenido

Estructura de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

Conceptos generales sobre Seguridad Vial	2
Marco normativo	4
¿Para qué implementar un PESV?	6
Líneas de acción PESV	8



Fortalecimiento institucional

1.1. Objetivos del PESV	10
1.2. Comité de Seguridad Vial	14
1.3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial	15
1.4. Política de Seguridad Vial	15
1.5. Divulgación de la Política de Seguridad Vial	17
1.6. Diagnóstico – Caracterización de la Empresa	17
1.7. Diagnóstico de Riesgos Viales	20
1.8. Planes de Acción de Riesgos Viales	24
1.9. Implementación de acciones del PESV	25
1.10. Seguimiento y evaluación de planes de acción del PESV	26



Comportamiento humano

2.1. Procedimiento de Selección de Conductores	28
2.2. Pruebas de Ingreso de Conductores	30
2.3. Pruebas de Control Preventivo de Conductores	33
2.4. Capacitación en Seguridad Vial	34
2.5. Control de Documentación de Conductores	36
2.6. Políticas de Regulación de la Empresa	37



Vehículos seguros

3.1. Mantenimiento Preventivo	40
3.2. Mantenimiento Correctivo	44
3.3. Chequeo Pre Operacional	45



Infraestructura segura

4.1. Rutas Internas	46
4.2. Rutas Externas	49



Atención a víctimas

5.1. Atención a Víctimas	50
5.2. Investigación de Accidentes de Tránsito	51



Estructura de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV

Introducción

Como indica el Decreto 2851 de 2013 el "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".

¡Punto de partida!

Bienvenidos. Aquí comienza la línea de tiempo de actividades que le permitirá a las empresas planificar acciones en pro de la seguridad vial a través del PESV.
¡Comencemos!

Conceptos generales de Seguridad Vial



Seguridad Vial

Es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

La Seguridad Vial puede ser:

Activa o primaria, cuando nos referimos a los controles que se aplican sobre el factor humano, a los vehículos y a las vías. Como ejemplo tenemos:

- En la vía las señales de tránsito.
- En el vehículo los frenos ABS.
- A los actores viales una educación vial que incentive comportamientos seguros en la vía.

Pasiva o secundaria, se compone de elementos de seguridad y acciones, que intervienen antes, durante y después de un accidente para disminuir al máximo la gravedad de las lesiones producidas a las víctimas de un accidente. Algunos ejemplos de Seguridad Vial pasiva son: el cinturón de seguridad, muros especiales o absorbedores de impacto, sistemas de retención infantil y la misma voluntad por parte de los ocupantes del vehículo en utilizar el cinturón de seguridad o el casco.



Actor de la vía

Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro.

En la Seguridad Vial interviene el ser humano como actor de tránsito en su rol de: peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor. La integralidad de las características, deberes, y derechos de cada actor vial garantiza la Seguridad Vial de los actores viales.



Accidente de tránsito

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (Artículo 2 Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito).

Marco normativo del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

Marco normativo

1. 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".
2. Decreto 2851 de 2013. "Por el cual se reglamentan 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".
3. Resolución 1565 de 2014. "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial".
4. Resolución 1231 de 2016. "Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial".



Beneficios de implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV



¿Para qué implementar un PESV?

Formular el PESV permite identificar condiciones de riesgo vial dentro de la organización, y su implementación genera entre otros los siguientes beneficios:

1. Reducir significativamente la ocurrencia de siniestros viales.
2. Optimizar los costos de operación de la flota.
3. Evitar sobrecostos en la empresa como la depreciación de vehículos por siniestros y partes no cubiertas por el seguro.
4. Generar cultura del autocuidado en las vías.
5. Planificar recorridos seguros y eficientes.
6. Asegurar la atención eficiente a víctimas de siniestros viales.
7. Garantizar la confiabilidad y disponibilidad de la flota.
8. Mejorar la calidad del servicio de transporte de pasajeros y mercancías.

Estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

Líneas de acción - PESV



La Resolución 1565 de 2014 "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial" establece que los PESV deben estar estructurados bajo 5 líneas de acción.

Por tanto, para cumplir con el objetivo del proceso de revisión, todos los PESV son evaluados bajo los 5 pilares fundamentales, más un sexto estipulado como valores agregados, los cuales tienen asignado un factor de ponderación, tal como se presenta a continuación y según lo dispuesto en la Resolución 1231 de 2016 "Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial".

Pilar

Ponderado



1. Fortalecimiento institucional

30%



2. Comportamiento humano

30%



3. Vehículos seguros

20%



4. Infraestructura segura

10%



5. Atención a víctimas

10%



6. Valores agregados o innovaciones

5%



Fortalecimiento institucional

30%

Es el pilar considerado de mayor importancia, puesto que en este se define el diagnóstico de la empresa, la política de Seguridad Vial y se realiza la planeación de las acciones a desarrollar.



1.1. Objetivos del PESV

1.1.1. Objetivo general del PESV

El objetivo del Plan de la empresa debe estar relacionado tanto con las actividades que realiza diariamente, como con el fin principal de la ley: la Seguridad Vial en las empresas.

Ejemplo:

“...en el ejercicio de las labores de transporte la empresa “NOMBRE DE LA EMPRESA” buscará cumplir con la implementación del PESV, de acuerdo con la normatividad vigente, de forma que se logre una reducción en los siniestros viales en las actividades diarias laborales...”

1.1.2. Objetivo específicos del PESV

Dentro de los objetivos específicos, se espera que la empresa plantee algunos logros esperados y el medio por el cual se realizarán.

Los objetivos pueden plantearse de manera general, por ejemplo, referenciando cada uno de los 5 pilares (fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas) o enlazándolos con indicadores y metas de medición.

También pueden mencionarse los involucrados dentro de la empresa en la realización de los objetivos:



Ejemplo:

“...dentro del pilar de comportamiento humano, el departamento de recursos humanos actualizará los procedimientos de selección y control de formación de conductores...”

“...el departamento de control de vehículos (o quien cumpla este rol) deberá procurar el cumplimiento de los mantenimientos preventivos en un 95% de acuerdo...”



1.1.3. Directrices de la alta dirección

Es necesario que se manifieste por parte de los directivos o el comité de gerencia (depende del modelo de su empresa) la voluntad para que la empresa desarrolle las actividades del Plan.

Esta declaración puede estar incluida dentro de la política de Seguridad Vial o en un aparte diferente. Se valora positivamente enunciar todos los miembros directivos y la firma u oficialización de esta declaración.

Ejemplo:

“...el comité directivo de “NOMBRE DE LA EMPRESA” abajo firmante, se compromete a garantizar los recursos humanos, financieros y de tiempo para llevar a cabo...”



1.2. Comité de Seguridad Vial

1.2.1. Acta de comité de Seguridad Vial

La conformación del comité de Seguridad Vial es uno de los puntos más importantes del desarrollo del PESV, puesto que el comité será el encargado de velar por la ejecución de los objetivos y alcances planteados.

Se recomienda que el comité se conforme de manera interdisciplinaria y que se designe un responsable por pilar.

El acta debe contar con: una descripción del desarrollo de las actividades del Plan, de las cuales el comité realizará seguimiento, firma de todos los involucrados y el desarrollo de la reunión.

**Ejemplo:**

NOMBRE DE LA EMPRESA
ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
 Acta No. 001 Fecha: AAAA-MM-DD Proceso: Transversal

Asistentes:

- Nombre – Cargo Directivo · Nombre – Gerente
- Nombre – Profesional en Seguridad y Salud en el trabajo
- Nombre – Profesional en Recursos humanos
- Nombre – Técnico en control de flota
- Nombre – Auxiliar en despachos
- Nombre – Responsable del PESV

Orden del día:

- Presentación
- Llamado de asistencia
- Verificación del quorum
- Formación del comité de seguridad vial según designación de la alta dirección
- Asignación de funciones por cargo
- Firma del acta de conformación del comité
- Cierre

Desarrollo de la reunión:

El día DD de MMM de AAAA se reunieron en las instalaciones de "NOMBRE DE LA EMPRESA" los empleados de la empresa convocados y listados en la casilla de asistentes, con el fin de conformar el comité de seguridad vial, designado por el CONSEJO DIRECTIVO (o junta de accionistas, o propietario de la empresa, etc.) como parte esencial de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

· Los objetivos del comité serán:

- o Velar por el cumplimiento de la planeación, implementación, seguimiento y control del PESV
- o Etc.

Toma la palabra "NOMBRE CARGO DIRECTIVO", el consejo directivo de "NOMBRE DE LA EMPRESA", de acuerdo a las necesidades de implementación del PESV dentro de la institución, estructura administrativa y operativa de la entidad, ha designado a los siguientes funcionarios, como miembros del comité de seguridad vial, quienes deberán cumplir con las siguientes tareas relacionadas con sus cargos como parte del procedimiento de gestión de riesgos en seguridad vial:

- o NOMBRE CARGO DIRECTIVO – Rol: Instancia directiva del PESV: Como vocero e instancia directiva de la institución, NOMBRE CARGO DIRECTIVO, presentará el avance general de implementación del PESV al comité directivo, junto con sus necesidades de asignación de recursos humanos, físicos y financieros, y realizará el seguimiento para su consecución, etc.
- o NOMBRE CARGO PROFESIONAL – Seguridad y Salud en el trabajo, se designa a NOMBRE CARGO PROFESIONAL, como el encargado de identificación y gestión de riesgo del PESV, sus funciones serán:



- Elaboración y aplicación de la encuesta de diagnóstico de movilidad y vial.
- Análisis de los resultados de la encuesta.
- Definición de riesgos viales.
- Clasificación de riesgos viales según una norma o estándar.
- Diseño de planes de mitigación de riesgos.
- Comunicación a las áreas involucradas en los planes de mitigación las labores a desarrollar.
- Etc.

... SE CONTINÚA ESTABLECIENDO LAS FUNCIONES DE CADA MIEMBRO SEGÚN SU CARGO DENTRO DE LA ENTIDAD O INSTITUCIÓN

- o ...El coordinador de transporte vigilará la realización de los chequeos pre operativos a los vehículos, elaborando los formatos respectivos y capacitando a los conductores en el diligenciamiento...
- o ...el coordinador de selección actualizará el perfil de conductor y el procedimiento de selección y verificará que el proceso se lleve a cabo adecuadamente...

· El comité se reunirá ordinariamente de manera trimestral o de manera extraordinaria en caso de requerirse.

Compromisos:

Presentar en el próximo comité de Seguridad Vial, las medidas a emprender desde su cargo y área dentro del proceso de implementación del PESV de la institución.

Como constancia de la presente acta, a continuación, firman los asistentes:

 Nombre – Cargo Directivo

 Nombre – Gerente Administrativo

 Nombre - Profesional en Seguridad y Salud en el Trabajo

 Nombre – Profesional en Recursos Humanos

 Nombre – Técnico en Control de Flota

 Nombre – Auxiliar en Despachos

 Nombre – Responsable del PESV



1.2.2. Objetivos del comité de Seguridad Vial

El comité debe velar por el cumplimiento de la planeación, implementación, seguimiento y control, mediante indicadores de gestión; en el comité, también se discutirán las decisiones encaminadas al cumplimiento de las acciones definidas en el PESV.

1.2.3. Integrantes del comité de Seguridad Vial

La alta dirección debe manifestar la designación de los integrantes del comité. El comité debe estar conformado por empleados de la empresa que estén involucrados con el Plan y en la práctica lo implementen.

No es eficiente que se nombre, por ejemplo, al director de operaciones como miembro, cuando en su día a día no ejecuta ninguna de las actividades del Plan, que por el contrario, el coordinador de transporte si realiza, éste último debería estar en el comité o alguien que cuente con el conocimiento global de las acciones que en su departamento se realizan en torno al PESV.

1.2.4. Roles y funciones de los integrantes

A partir del numeral 1.2.3. y luego de identificar los cargos involucrados en los procesos del PESV, se definirán sus roles y funciones en la implementación.

1.2.5. Frecuencia de reuniones del comité de Seguridad Vial

Se debe especificar cada cuanto se realizarán las reuniones del comité, por ejemplo: mensual, bimensual, trimestral, etc. Además se recomienda incluir reuniones extraordinarias en caso de presentarse accidentes o incidentes de tránsito o problemas asociados a la Seguridad Vial.

1.3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

1.3.1. Responsable del PESV

El responsable del PESV, de forma similar a cada uno de los integrantes del comité, deberá contar con la disponibilidad de tiempo para implementar las actividades del Plan y verificar su cumplimiento por cada área de la empresa.

Se debe seleccionar al responsable con objetividad, ya que esta persona es esencial como centralizadora de las actividades del Plan. En los casos en que se nombre a un directivo, su control debe ser eficiente y continuo, y contar con la disposición para seguir diariamente la implementación. Un responsable del PESV distante, que solo lleva a cabo sus labores esporádicamente, no es adecuado.

Se sugiere relacionar esta función con un cargo, debido a los posibles cambios por rotación de personal.

Una vez se designe al responsable, se deben consignar sus datos personales: nombre, dirección, teléfono y correo electrónico, con el fin de poder establecer contacto y realizar el seguimiento del PESV por parte de la autoridad competente.

1.3.2. Idoneidad del responsable del PESV

El responsable del Plan debe contar con la capacidad e idoneidad de llevar a cabo las actividades del Plan.

Si bien la norma no establece una carrera, o estudios específicos, la idoneidad se define por la RAE como "Adecuado y apropiado para algo", por eso se valora positivamente conocimientos en sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, sistemas integrados de calidad, seguridad física, control vehicular y de personal, entre otros.

Se aconseja que el responsable del PESV se capacite en seguridad vial, mediante cursos formales, seminarios de entidades como el SENA, Cámara de Comercio de Bogotá, ARL, etc.

1.4. Política de Seguridad Vial

1.4.1. Está documentada la política de Seguridad Vial

Esta política debe ser tratada de forma similar a la misión, visión, política de seguridad y salud en el trabajo, etc., este tipo de documentos, son directrices de la empresa y definen un estándar al cual se aspira, los cuales se operacionalizan en planes de acción concretos y específicos que faciliten su gestión y seguimiento.

En la política se debe relacionar la naturaleza de las actividades de la empresa y de forma general la posición asumida frente a la Seguridad Vial.

La política de Seguridad Vial, deberá buscar la protección de la vida humana como derecho fundamental, ¿Cómo garantiza esto su empresa?



Ejemplo:

"NOMBRE DE LA EMPRESA establece la necesidad de procurar una operación segura mediante... en procura de generar acciones que aporten al cumplimiento de los lineamientos de la ley 1503 de 2011 para ello la alta dirección y el personal deberá comprometerse con la implementación del PESV y las actividades que en él se asocian con su cargo..."



1.4.2. Política de Seguridad Vial

La política de Seguridad Vial se debe documentar, incluyéndola como un estándar empresarial, dentro del reglamento de trabajo, sistema de gestión, SGSST, etc. Debe existir un documento, firmado por una instancia directiva que contenga como mínimo los ítems descritos a continuación.



Ejemplo:

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL NOMBRE DE LA EMPRESA

“NOMBRE DE LA EMPRESA, como empresa responsable en seguridad vial, establecerá medidas para desarrollar una operación segura de sus procesos: X, Y, Z y promocionará los buenos comportamientos y prácticas en las actividades de movilidad cotidianas de sus empleados, cumpliendo con la normatividad vigente y procurando un mejoramiento continuo del PESV y sus componentes.....”

1.4.3. Dentro de la política se debe identificar claramente la actividad laboral de la empresa, y definir como es aplicable la seguridad vial en ella.

Ejemplo:

“Si la empresa se dedica a:

- **Seguridad privada, su política incluirá garantizar la seguridad vial en las actividades de traslado de clientes, o de supervisión de perímetros por personal motorizado.**
- **Transporte carga, la política incluirá parámetros para llevar a cabo el cargue y descargue de forma segura, definir una logística adecuada para la seguridad de los conductores, etc.**
- **Transporte de pasajeros, la política deberá garantizar que toda su operación garantice la Seguridad Vial y que su fin sea el traslado seguro de los usuarios.”**

1.4.4. ¿Cuál es la meta de la empresa en la implementación de la Seguridad Vial?

Ejemplo:

- **¿Busca su empresa posicionarse como la empresa del sector con menos accidentes de sus trabajadores?**
- **¿Cómo empresa del sector YYY reducirá las causas de accidentes asociadas a factores controlables en un 100%?**
- **¿Mediante el cumplimiento del 100% del mantenimiento, se garantizará la prestación de un servicio de transporte libre de fallas por vehículos?**

1.4.5. Una política bien formulada, incluye la normatividad legal aplicable y garantiza su cumplimiento. Adicionalmente, como todo proceso que busque resultados dentro de una empresa, se debe establecer la mejora continua como un objetivo constante.

1.5.

Divulgación de la política de Seguridad Vial

1.5.1. Algunos numerales del PESV requieren evidencia de que se han realizado las actividades de implementación, la divulgación de la política es una de ellas.

La disminución de la siniestralidad vial es un eje primordial del estado y se urge a las empresas a fijar una política e iniciar actividades de divulgación mientras se consolida el documento o se logra la aprobación del PESV.

Por lo cual, debe presentarse evidencia de la divulgación de la política en las instalaciones de la sede, página web, correo institucional, o cualquier otro medio que disponga la empresa.

Se recomienda incluir la divulgación de la política de Seguridad Vial y los objetivos del PESV en el proceso de inducción y re inducción a la empresa.

1.6.

Diagnóstico – Caracterización de la Empresa

1.6.1. Características de la empresa

Dado que la revisión del documento se realiza con base en la información suministrada y acudiendo al principio de buena fe de la constitución política nacional, se debe describir detalladamente la actividad económica de la empresa y la forma en que se involucra el transporte en su operación. A continuación se presentan algunos parámetros útiles que se deben proporcionar:



Ejemplo:

- **¿Qué actividades de transporte realizan?: insumos, productos, personal, directivos, comerciales**
- **¿Transporta insumos desde qué zona?**
- **¿Transporta insumos o productos entre cada una de sus sedes?**
- **¿Ofrece un servicio de transporte a los trabajadores de la jornada nocturna?**
- **¿Transporta los productos a sus clientes?**
- **¿Cómo se transportan los agentes comerciales?**
- **¿Se transporta la gerencia con vehículos de la compañía?**
- **¿Se contrata a un mensajero? ¿cómo se transporta?**
- **¿Se contrata una empresa para el traslado de los productos? ¿Cuál empresa?, ¿Cómo es su relación contractual? ¿Cómo supervisa esta operación?**

Continúe el ejercicio con preguntas de su propia operación. A partir de cuestionamientos similares, usted puede construir una descripción detallada de la empresa.”



1.6.2. Esta información es cuantitativa, se deben definir los actores dentro de su compañía:



Ejemplo:

- Número de empleados totales.
- Número de empleados administrativos.
- Número de empleados operativos.
- Número de empleados por cargo.
- Número de asesores externos.
- Número de estudiantes (Aprendices SENA).
- Número de usuarios internos que utilizan el servicio de ruta
- Número de usuarios por cargo que utilizan el servicio de ruta
- Número de monitoras de ruta
- Número de conductores propios
- Número de conductores contratados por una empresa de transporte
- Número de conductores suplentes
- Número de monitoras suplentes
- Número de mensajeros
- Número de empleados que se transportan en vehículos propios para realizar actividades de promoción, compra de insumos, trámites, etc."

1.6.3. Registre el número de vehículos de su empresa:

Ejemplo:

- Número de motos propias de la compañía
- Número de motos arrendadas (por pago de rodamiento u otro tipo de contrato)
- Número de bicicletas propias
- Número de bicicletas de propiedad de los domiciliarios
- Número de camiones propios
- Número de camiones subcontratados a una empresa tercerizada
- Número de vehículos propios
- Número de vehículos propios contratados a la empresa de seguridad para el gerente

No omita información, esta no afecta la evaluación del PESV, en cambio es útil para valorar los planes de la empresa y retroalimentarlos adecuadamente.

1.6.4. Si su empresa cuenta con sedes en otras ciudades, es necesario que se mencionen cuáles son.

Vale la pena aclarar, que, si su empresa tiene operación en ciudades de Colombia, entre las que se realiza transporte de mercancía, carga, líquidos, personas, etc., su Plan Estratégico de Seguridad Vial será revisado por la Superintendencia de Puertos y Transporte y deberá presentar un capítulo particular para cada ciudad, el aparte de la ciudad de Bogotá deberá ser radicado ante la Secretaría Distrital de Movilidad.

Si su empresa tiene domicilio en Bogotá y la mayoría de sus actividades de transporte se realizan al interior del distrito, con algunos viajes esporádicos fuera de este, el Plan será revisado por la Secretaría Distrital de Movilidad, ya que su operación afecta directamente la movilidad de la ciudad.

1.6.5. Describa en el documento la forma en la que se contratan los vehículos o si son propios.

Ejemplo:

Acorde a la naturaleza de su empresa identifique:

- Los vehículos no son contratados, son propios de la empresa.
- Los vehículos fueron adquiridos mediante la modalidad de leasing, y figuran como propiedad de FINANCIERA XXX, pero son operados por su empresa.
- A los empleados que presentan el servicio en su localidad, se les paga un valor por poner a disposición de la empresa los vehículos para su transporte.
- Para el servicio YYYY se contrata a un conductor que conducirá la moto propiedad de la empresa.
- El servicio YYYY se contrata a una persona que posee moto y mediante contrato se reconocerá un precio por rodamiento.
- La empresa no posee vehículos, pero contrata un número determinado de vehículos a un tercero, con los que transporta a los empleados en horario laboral.

Continúe con el ejercicio de tal forma que se liste la forma de vinculación de todos los vehículos que utiliza su compañía.

1.6.6. En este numeral debe documentar los mecanismos de contratación de conductores

Ejemplo:

Acorde a la naturaleza de su empresa identifique:

- La empresa vincula mediante contrato directo a un número de conductores que operarán los vehículos de la compañía.
- La empresa contrató con una compañía de conductores el servicio para que operen sus vehículos.
- La empresa contrata empleados con licencia de conducción vigente, que su función no es conductor, pero que dentro de sus labores realizan actividades de conducción.
- Para el cargo YYYY, la empresa contrata personas que posean motocicleta y realicen actividades de promoción de la empresa y también es un vehículo de transporte personal.
- La empresa le brinda un vehículo al gerente para su transporte personal, puede elegir conducirlo el mismo o utilizar un conductor de la compañía.

El ejercicio continúa hasta que se hayan agotado las opciones para explicar las formas en que se vinculan los conductores o los cargos que tienen asociadas actividades de conducción.





1.7. Diagnóstico de riesgos viales

1.7.1. Encuesta / Instrumento para determinar el riesgo vial

En el anexo 1 de la Resolución 1565 de 2014, se presenta un ejemplo de encuesta que puede ser adecuado a las particularidades de cada empresa. Esta encuesta debe ser aplicada a todo el personal de la empresa, sin importar que no se desempeñen como conductores.

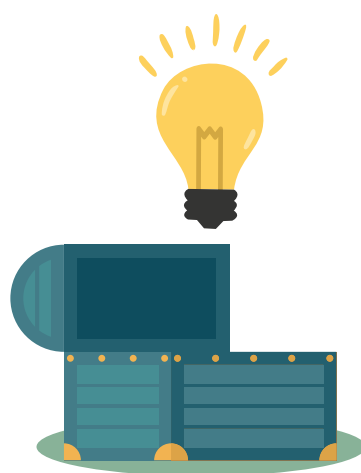
El propósito principal de la encuesta es identificar los siguientes factores, téngalos en cuenta a la hora de formular su propia base de preguntas, esta información deberá incluir viajes realizados como misionales o in itinere es decir del hogar al trabajo y del trabajo al hogar:

Ejemplo:

- ¿Cuenta con licencia de conducción?, ¿De qué categoría?
- ¿A qué grupo de trabajo pertenece?, por ejemplo: administrativo, comercial, operativo, etc.
- ¿Ha tenido en los últimos años algún incidente o accidente de tránsito?
- ¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión (por motivos laborales durante la jornada)?
- ¿Qué vehículo conduce para realizar los desplazamientos en misión?
- ¿Quién es el responsable de planificar los desplazamientos en misión y con cuánta antelación conoce el recorrido que debe realizar?
- ¿Cómo se transportan sus empleados desde su hogar al trabajo y viceversa?, por ejemplo: bicicleta, a pie, en motocicleta, transporte público, en vehículo propio, etc.
- ¿Cuántos kilómetros recorre a diario entre su casa y el trabajo?, ¿Cuánto tiempo diario emplea en este trayecto?
- ¿Cuántos kilómetros recorre a diario o de manera mensual en los desplazamientos en misión?
- ¿Qué riesgos perciben los trabajadores cuando se desplazan en cada medio de transporte?
- ¿Cuántos accidentes se han presentado discriminados mes a mes?
- ¿Qué tipo de vehículo conduce?
- ¿En qué vehículo se siente más seguro?
- ¿Qué factores de riesgo percibe al ser conductor, pasajero, peatón, ciclista o motociclista?

Formule el número de preguntas que considere necesario para poder ilustrar un panorama de los medios de transporte usados por sus empleados, los riesgos percibidos, los accidentes que se han presentado, y en general toda información que le permita identificar fortalezas y debilidades en su operación, y así definir planes de mejora y refuerzo.

Si su empresa es muy grande, identifique estadísticamente un tamaño de muestra y aplique la encuesta.



1.7.2. Aplicación de la encuesta

La empresa debe contar con los registros correspondientes a las encuestas aplicadas, incluyendo los trabajadores en misión y operación in itinere.

1.7.3. Consolidación y análisis de la encuesta

Presente un resumen y análisis estadístico de los datos recolectados mediante la encuesta. Identifique patrones de uso de los medios de transporte, forma de transportarse al trabajo, número de accidentes y/o incidentes de tránsito identificados, tipo de población cliente y demás características que se puedan cruzar e inferir.

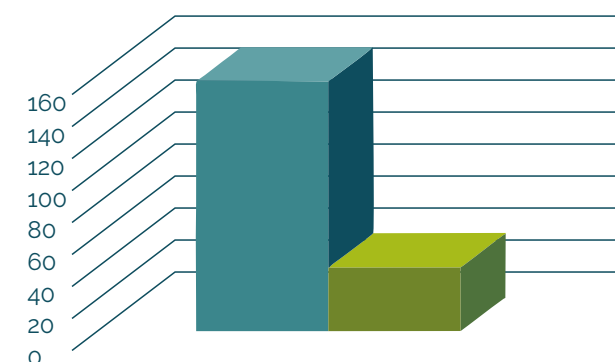
Ejemplo:

Se recomienda presentar la información en las siguientes categorías:

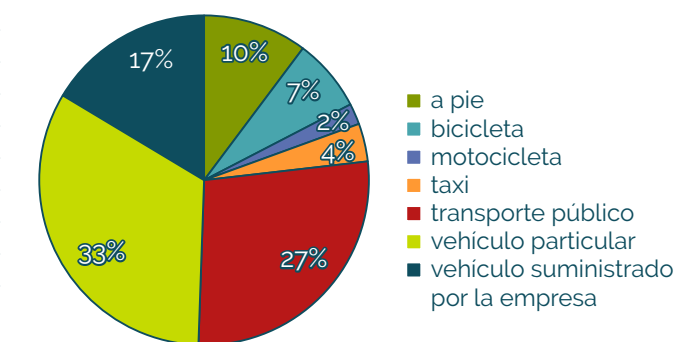
- **Datos generales:** Edad, género, tipo de contrato y grupo de trabajo
- **Experiencia en la conducción:** Personal que posee licencia de conducción, categoría de la licencia, años de experiencia en la conducción, accidentes e incidentes de tránsito en los últimos años.
- **Horario de trabajo:** Frecuencia con la que realiza desplazamientos en misión, quién planifica estos desplazamientos y con qué antelación se notifican estos desplazamientos.
- **Desplazamientos in-itinere (casa-trabajo-casa):** Medio de transporte desplazamientos in-itinere, kilómetros recorridos (ida y vuelta), duración del desplazamiento (ida y vuelta).
- **Desplazamientos en misión:** Vehículo empleado para los desplazamientos, kilómetros recorridos (mensual).
- **Factores de riesgo identificados:** Tanto para los desplazamientos en misión como in-itinere.
- **Causas que motivan el riesgo de sufrir un accidente y/o incidentes de tránsito y propuesta para la reducción del riesgo.**



¿ha tenido algún accidente vial en los últimos 5 años?



¿cómo se transporta desde su casa y hacia esta normalmente?





1.7.4. Definición de riesgos viales de la empresa

Como se mencionó en el numeral 1.7.1, se deben identificar los riesgos de la empresa en cuanto a Seguridad Vial y se deben desglosar de acuerdo con el rol en la vía.

1.7.5. Clasificación y calificación de riesgos viales

Una vez clasificados los riesgos de deben calificar, ya sea por grado de exposición, gravedad, probabilidad, actor vial, etc.

Es importante que la clasificación y calificación se base en una norma o estándar, no existe una regla de calificación específica para riesgos en seguridad vial, pero se pueden ajustar varias alternativas teóricas: GTC 45, Matriz de Haddon, etc.

Ejemplo:



Probabilidad	Escala	Impacto	Escala
Muy probable	0,9	Muy bajo	1
Probable	0,7	Bajo	2
Medianamente probable	0,5	Moderado	3
Poco probable	0,3	Alto	4
Improbable	0,1	Muy alto	5

0,9	0,9	1,8	2,7	3,6	4,5
0,7	0,7	1,4	2,1	2,8	3,5
0,5	0,5	1	1,5	2	2,5
0,3	0,3	0,6	0,9	1,2	1,5
0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5
Probabilidad					
Impacto	1	2	3	4	5



Ejemplo:

Ítem	Riesgo	Probabilidad	Impacto	Clasificación
Riesgo por vehículos	Accidentes o fallas por ausencia de mantenimiento preventivo en los vehículos	0,3	5	1,5
Riesgo por comportamiento humano	Accidente o incidente por falta de descanso del conductor en trayectos largos	0,1	4	0,4
	Accidente o incidente por exceder los límites de velocidad	0,1	4	0,4
Riesgo por infraestructura	Accidente o incidente por mala iluminación	0,3	3	0,9
Riesgo por atención a víctimas	Demoras en los tiempos de atención por falta de protocolo de emergencias de tránsito	0,7	5	3,5



1.8. Planes de acción de riesgos viales

1.8.1. Definición de planes de acción

De acuerdo con los riesgos identificados en el numeral 1.7.5. y siguiendo un orden lógico, la empresa debe establecer formas de mitigar los riesgos y reducir su probabilidad de ocurrencia, describa en este punto los riesgos identificados para el factor humano, la forma de controlarlos y la viabilidad de su implementación

Ejemplo:

El riesgo identificado es la probabilidad de manejar bajo los efectos del alcohol y el desconocimiento de la nueva ley de sanción.

Plan de acción: Realizar sensibilizaciones en las que se informe de los perjuicios a la salud y relaciones por el consumo de alcohol y actualizar a los trabajadores en las nuevas y más rigurosas leyes de sanción. Se viabilizará mediante la contratación de capacitaciones a profesionales en salud y en normatividad de tránsito.

Posteriormente, realice el mismo análisis para los factores vehículos, infraestructura y atención a víctimas.



El riesgo identificado es la posible falla de los vehículos por negligencias en el mantenimiento preventivo.

Plan de acción: Establecer un control semanal a cargo del coordinador de transporte para la revisión de los planes de mantenimiento y el seguimiento de su cumplimiento. Se viabilizará mediante la asignación de la función a este cargo.

1.8.2. Viabilidad de planes de acción

Los planes de acción propuestos, describen actividades viables de ser implementadas, definen recursos, responsables, tiempos de implementación e indicadores de gestión.

1.9. Implementación del PESV

1.9.1. Implementación del PESV

Se debe presentar un cronograma de implementación de planes de acción, el cual cuente con fechas y responsables definidos para su implementación.

El cronograma sirve también como un instrumento de seguimiento de control a las actividades, como todo plan dentro de una empresa, cuenta con un reporte de actividades planeadas y actividades ejecutadas, y en este se puede apreciar el porcentaje de cumplimiento de las acciones por cada uno de los pilares.

Ejemplo:

Actividad	Responsable	Enero		Febrero		Marzo		Observaciones
		P	E	P	E	P	E	
Creación del perfil de conductor	Profesional en RH	■	■					
Actualización de la base de datos de conductores	Auxiliar de RH			■	■			
Comités de seguridad vial	Comité de Seguridad Vial	■	■	■	■	■	■	
Verificación del chequeo preoperacional	Supervisor de despachos					■		No se ejecutó, el vehículo estaba en mantenimiento este mes.
Inspección a infraestructura para identificar riesgos	Profesional en SST			■	■			

1.9.2. Presupuesto para implementar el PESV

En la asignación del presupuesto se evidencia la disposición de la empresa a emprender acciones para la implementación del Plan.

¿Cuánto dinero invertirá su empresa en la prevención para salvar vidas en la vía?

La autoridad competente no generará una valoración positiva o negativa al respecto, solo se verificará la existencia de un rubro.

El presupuesto se puede incluir como otra casilla dentro del cronograma, para cuantificarlo por actividad y poder realizar seguimiento de su ejecución.





1.10. Seguimiento y evaluación de planes de acción del PESV

1.10.1. Indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Para medir la efectividad y el porcentaje de implementación del Plan, se requieren mínimo tres (3) indicadores, la empresa deberá formular y realizar el seguimiento respectivo, se sugiere una periodicidad trimestral. A continuación, se presenta una tabla ejemplo que puede ser modificada y ajustada de acuerdo con las particularidades de cada empresa:

Ejemplo:

Indicador	Responsable	Frecuencia de medición	Fórmula	Fuente de información	Meta	Línea base
No. de personas capacitadas en seguridad vial	Profesional en RH Consolida: Responsable PESV	Mensual	(Número de personas capacitadas en el mes / número de empleados) x 100	Formato de registro de asistencia a capacitaciones	A diciembre de 2018, el 80% de los empleados estarán capacitados en seguridad vial.	A enero de 2018 el porcentaje de capacitados es de 12%
No. de accidentes de tránsito	Profesional en SST Consolida: Responsable PESV	Mensual	No hay – Se presenta el número de accidentes total	Reportes de accidentes de trabajo	A diciembre de 2018, la empresa no habrá presentado siniestros viales	En el 2017, la empresa tuvo 6 accidentes.
No. de mantenimientos preventivos	Coordinador de flota Consolida: Responsable PESV	Mensual	(Número de mantenimientos reglamentarios por manual / número de mantenimientos realizados) x 100	Órdenes de compra, de pago y verificación de calidad de los mantenimientos.	Cada mes, los mantenimientos se ejecutarán a un 100%	A diciembre de 2017, el porcentaje de mantenimientos realizados promedio fue del 60 %)

Se sugiere incluir indicadores para la valoración de las actividades del Plan como:

- Porcentaje de actividades planeadas del PESV frente al porcentaje de actividades ejecutadas.
- Costos derivados de los siniestros viales.
- Costos invertidos en prevención de accidentes versus costos reducidos por disminución de siniestralidad.
- Número de horas muertas de operación vehicular por fallas mecánicas.
- Número de infracciones cometidas al mes por los conductores de la empresa.



1.10.2. Auditorías del Plan Estratégico

Se deben definir los procedimientos y planes de acción que requieren un seguimiento riguroso para verificar su cumplimiento, de acuerdo con la operación de la empresa, se deben identificar desde las rutas críticas y de alto riesgo hasta las actividades rutinarias, con el objetivo de auditar su correcta implementación.

1.10.3. Si su empresa cuenta con un sistema de gestión documental, sistema de calidad u otro formato de gestión organizacional, se deberá incluir al PESV como un procedimiento dentro del mismo y de igual forma que las demás tareas de la empresa, debe ser auditado y evaluado en el cumplimiento de los requerimientos legales.

Si no se cuenta con un sistema de gestión organizacional, se recomienda que se realice la evaluación periódica, con base en la Resolución 1231 de 2016, mediante la cual se verifican el cumplimiento de todos los requerimientos de la norma.

1.10.4. Definir los períodos en los que se realizarán las auditorías en la empresa. Las auditorías pueden ser internas o externas y se recomienda que se realicen periódicamente para identificar falencias en la implementación del PESV a tiempo.

La periodicidad mínima puede ser anual o más frecuente (trimestral, semestral, etc.) para procesos que requieran un seguimiento especial.



Comportamiento humano

30%

Este pilar establece las condiciones y características que el personal de conducción, propio o contratado, debe cumplir para ejercer sus actividades y desplazamientos de forma segura.



2.1. Procedimiento de selección de conductores

2.1.1. Perfil del conductor

Este documento establece las condiciones que debe cumplir un candidato que aspire al cargo de conductor dentro de la empresa, según tipo de vehículo, debe contener mínimo los siguientes factores:

Ejemplo:

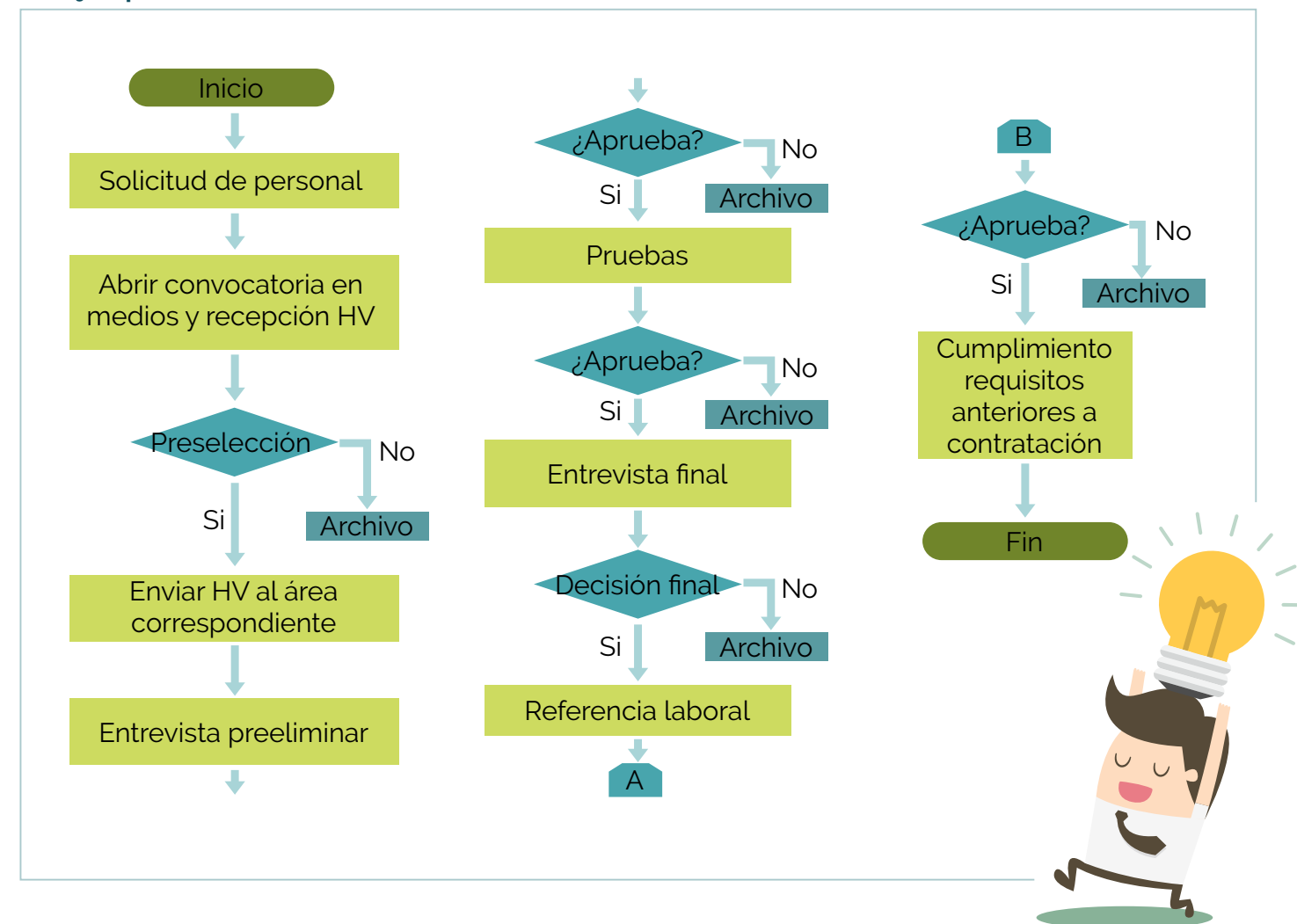
NOMBRE DE LA EMPRESA	
PERFIL DE CONDUCTOR DE MICROBUSES	
OBJETIVO	Garantizar la idoneidad de los conductores de microbuses, en términos de experiencia, conocimientos, entre otros.
EXPERIENCIA	GENERAL: Mínimo 8 años certificados en conducción de vehículos livianos o pesados. ESPECÍFICA: Mínimo 4 años certificados en la conducción de vehículos de transporte de pasajeros tipo microbús o bus.
EDAD	Entre 25 y 60 años.
ESTADO DE SALUD EN GENERAL	<ul style="list-style-type: none"> No debe tener deficiencias visuales o auditivas que no puedan ser corregidas con prescripción médica. Percepción normal de los colores y de profundidad. No debe tener prótesis en piernas o brazos. No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas. No debe padecer enfermedades como epilepsia, elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos, cardiopatías, esquizofrenia o inestabilidad emocional.
CONOCIMIENTOS Y HABILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Código Nacional de Tránsito Mecánica básica Manejo defensivo Inspección vehicular. Atención de emergencias en carretera.



2.1.2. Procedimiento de selección de conductores

La empresa debe establecer un procedimiento documentado para la contratación de personal idóneo en conducción, de acuerdo con el tipo de vehículos que se requiera, iniciando desde la necesidad del cargo, hasta la contratación.

Ejemplo:





2.2. Pruebas de ingreso de conductores

2.2.1. Exámenes médicos

La empresa debe realizar exámenes médicos de ingreso a los conductores, con el fin de evaluar su estado de salud, dichos exámenes deben ser como mínimo:

- Visiometría
- Audiometría

2.2.2. Idoneidad en exámenes médicos

Con el fin de evidenciar la idoneidad y certificación del centro médico y/o persona natural que realice los exámenes, es necesario incluir soporte como copias del examen, certificación y/o contrato del servicio con la empresa responsable, en los que se evidencien el cumplimiento de los requisitos de ley para la prestación de este servicio.

2.2.3. Exámenes psicosenométricos

Documentar el proceso y los criterios establecidos por la empresa, para la realización de los exámenes psicosenométricos durante el proceso de selección y evaluación de los conductores.

2.2.4. Idoneidad en exámenes psicosenométricos

Evidenciar la idoneidad y certificación del Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) y/o IPS avalada para realizar el examen, incluir soporte como copias del examen, certificación y/o contrato del servicio con la empresa o entidad contratada.

2.2.5. Prueba teórica

Debe documentar el modelo de evaluación de la prueba teórica de conducción y/o normatividad de tránsito, definiendo los criterios para su realización. Así mismo, definir el puntaje de evaluación mínimo para aprobar dicha prueba.

Ejemplo:

Prueba teórica de conducción

1. Identifique las señales de tránsito y explique brevemente que significa:













2.2.6. Idoneidad en exámenes teóricos

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional y/o licencia de instructor conducción, la idoneidad de la persona que realiza y califica los exámenes teóricos aplicados a los candidatos y/o empleados conductores evaluados por la empresa.

Ejemplo:

REPÚBLICA DE COLOMBIA
LICENCIA DE INSTRUCTOR DE CONDUCCIÓN





OHNOELD





2.2.7. Prueba práctica

Se debe documentar los criterios de la empresa para la aplicación de la prueba práctica a los conductores, teniendo en cuenta el tipo de vehículo y todos aquellos aspectos importantes para su aplicación.

Ejemplo:

Prueba práctica de conducción			
Fecha de seguimiento: _____	Nombre del instructor: _____		
Lugar de inicio seguimiento: _____	Distancia recorrida: _____		
Aspecto	Si	No	Observaciones
¿Conduce con seguridad y no realiza maniobras riesgosas?			
¿Conduce bajo los criterios de manejo defensivo?			
¿Mantiene un buen dominio del vehículo?			
¿Frena y acelera adecuadamente?			
¿Circula por el carril, sin pisar las líneas viales?			
¿Adelanta únicamente por la izquierda?			
¿Circula por el carril correspondiente acorde a la velocidad?			
¿Adelanta solo en sitios permitidos?			
¿Conserva una distancia prudencial con el vehículo del frente?			
¿Anuncia adelantamiento y cambio de carril con las direccionales?			
¿Anuncia giro con la direccional y con señal de mano?			
¿Verifica previamente los carriles antes de ingresar y salir de uno?			
¿Disminuye la velocidad para ingresar a una curva?			
¿Disminuye la velocidad y mira ambos lados antes de la intersección?			
¿Disminuye la velocidad al pasar un semáforo?			
¿Disminuye la velocidad al cambiar de verde a amarillo el semáforo?			
¿Detiene completamente la marcha ante un semáforo en rojo?			
¿Respeto todas las señales de tránsito que se encuentran en la vía?			

2. Habilidad para dar inicio y detención:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (5/20%)	3= Aceptable (10/20%)	4= Bien (15/20%)	5= Muy Bien (20/20%)
-----------------------	-------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------

3. Dominio de espacios:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (4.25/17%)	3= Aceptable (8.5/17%)	4= Bien (12.75/17%)	5= Muy Bien (17/17%)
-----------------------	----------------------	---------------------------	------------------------	-------------------------

4. Capacidad de reacción:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (5/20%)	3= Aceptable (10/20%)	4= Bien (15/20%)	5= Muy Bien (20/20%)
-----------------------	-------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------

5. Habilidad para dar marcha atrás:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (4.25/17%)	3= Aceptable (8.5/17%)	4= Bien (12.75/17%)	5= Muy Bien (17/17%)
-----------------------	----------------------	---------------------------	------------------------	-------------------------

6. Habilidad para maniobrar:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (5/20%)	3= Aceptable (10/20%)	4= Bien (15/20%)	5= Muy Bien (20/20%)
-----------------------	-------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------

_____/100
Promedio

Evaluador

2.2.8. Idoneidad de quien realiza las pruebas prácticas

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional y/o licencia de instructor, la idoneidad de la persona que realiza y califica los exámenes prácticos aplicados a los candidatos y/o empleados conductores evaluados por la empresa.

Es importante tener en cuenta que la licencia del instructor sea acorde con la categoría de vehículo a evaluar.

2.2.9. Pruebas psicotécnicas

Definir los criterios para la realización y calificación de las pruebas psicotécnicas aplicadas a los conductores.

2.2.10. Idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional, experiencia, la idoneidad de la persona que realiza y califica las pruebas psicotécnicas aplicadas a los candidatos y/o empleados conductores evaluados por la empresa.

2.3. Pruebas de control preventivo de conductores

2.3.1. Pruebas preventivas a conductores

Es necesario definir los criterios de la empresa para la realización de las diferentes pruebas preventivas a los conductores: Pruebas médicas de control, psicosenométricas, teóricas y prácticas y establecer la frecuencia para su realización y aplicación.

Se recomienda alinearse a lo establecido en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo, en cuanto a la periodicidad de su realización.

2.3.2. Idoneidad de las pruebas

Evidenciar con soportes como certificados, el perfil profesional la idoneidad de la persona natural o entidad certificada, que aplica periódicamente, cada una de las pruebas preventivas a los conductores de la empresa.

Esta idoneidad, puede ser la misma especificada en los numerales 2.2.2, 2.2.4, 2.2.6 y 2.2.8 si las personas o entidades que realizan las pruebas de ingreso son las mismas a cargo de las pruebas preventivas o periódicas.



2.4. Capacitación en Seguridad Vial

2.4.1. Programa de capacitación en Seguridad Vial - (Conductores propios)

De acuerdo con las falencias y necesidades identificadas en el diagnóstico de la empresa, se debe establecer un programa documentado de capacitación en Seguridad Vial, en el que se evidencien los contenidos por tema a desarrollar.

2.4.2. Las temáticas de la capacitación deben presentarse en un cronograma, el cual debe incluir como mínimo:

- Población objetivo de cada capacitación.
- Duración estimada de cada capacitación.
- Responsable de cada capacitación.
- Fecha de realización.

Se recuerda que, aunque el principal énfasis del programa de capacitación son los conductores, el personal administrativo debe ser incluido en las capacitaciones de acuerdo a su rol en la vía.

2.4.3. El programa de capacitación debe incluir como mínimo las siguientes temáticas:

- Normatividad en tránsito y transporte aplicable para la empresa.
- Sensibilización en los diferentes roles del factor humano.
- Cómo actuar frente a accidentes de tránsito.
- Temas identificados en el diagnóstico de la empresa.
- Temas acordes con los tipos de vehículos que opera la empresa.
- Temas tanto para conductores nuevos y antiguos.

Ejemplo:

MÓDULO	I.H.	DIRIGIDO A	MODALIDAD	RESPONSABLE	AÑO:	
					JUNIO	JULIO
Resolución de conflictos para una movilidad segura	2 horas	Conductores	Presencial	ARL	■	■
Comportamientos y cultura ciudadana	2 horas	Conductores	Presencial	Asesor		■
Seguridad Vial general	2 horas	Todo el personal	Presencial	ARL		■
Código Nacional de Tránsito	2 horas	Conductores	Presencial	Asesor		
Sensibilización diferentes actores viales	2 horas	Todo el personal	Presencial	Asesor		
Cómo actuar en caso de accidente de tránsito	2 horas	Todo el personal	Presencial	ARL		
Conocimiento del vehículo a operar	2 horas	Conductores	Presencial	Entidad externa		

2.4.4. El programa de capacitación debe ser exigido tanto a conductores propios como tercerizados en caso de contar con ellos.

2.4.5. Documentar el modelo de evaluación de las capacitaciones, definiendo un porcentaje mínimo de aprobación de los conductores y/o empleados que tomaron la capacitación, establecer las acciones correctivas a realizar para los casos que no aprueben (Re capacitación, retroalimentación, etc.)

Ejemplo:

Evaluación de capacitación

Fecha: _____ Área: _____

Nombre: _____ Cédula: _____

Tema de capacitación: _____

Expositor: _____

1. ¿Cuál fue el tema principal de la capacitación?
Explíquelo con breves palabras.

2. Mencione 5 enseñanzas puntuales que le dejan para aplicar en sus labores o puesto de trabajo

3. ¿Considera que es un tema de importancia?
Explique su respuesta.



2.4.6. Programa de capacitación en Seguridad Vial - (Conductores no propios)

En caso que los conductores no sean propios de la empresa, se debe documentar los requisitos mínimos exigidos sobre el cumplimiento del plan de capacitación a la organización que provee el servicio:

- Temas de capacitación a exigir al personal de conductores no propios.
- Periodicidad de las capacitaciones.
- Mecanismos de control de asistencia y aprobación de la capacitación (pruebas de evaluación).
- Actualizar en la base de control la capacitación exigida vs tomada por los conductores.
- Definir responsable.

2.5. Control de documentación de conductores

2.5.1. Información de los conductores

La empresa debe desarrollar un protocolo para documentar, registrar y controlar la información de cada uno de los conductores vinculados, de acuerdo a la información solicitada en la Resolución 1565 de 2014, estableciendo la periodicidad de actualización de esta información.

Es necesario incluir soportes (registros) en los que se pueda evidenciar la información consignada, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa:

- Nombres y Apellidos / Número de identificación / Edad.
- Grupo de trabajo al que pertenece / Tipo de contrato.
- Años de experiencia en la conducción.
- Inscripción ante el RUNT.
- Tipo de licencia de conducción y vigencia.
- Tipo de vehículo que conduce.
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos.
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos.
- Reporte de incidentes y accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana.

Adicional a la anterior información, la empresa debe llevar registro de las acciones de Seguridad Vial realizadas:

- Exámenes.
- Pruebas.
- Capacitaciones.

2.5.2. Reporte de comparendos

Es necesario establecer la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores, para lo cual se recomienda que se realice como mínimo mensualmente; lo anterior dado que períodos largos de verificación pueden llevar a no identificar a tiempo condiciones como a la suspensión de la licencia por la frecuencia o re incidencia de las infracciones.

2.5.3. La empresa debe establecer una base de datos para consignar el registro de infracciones de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados. En esta base de datos debe evidenciarse claramente la fecha de consulta, el motivo del comparendo y la acción correctiva realizada por la empresa.

2.5.4. Es necesario crear un procedimiento para el manejo interno, de los casos de los conductores que tengan comparendos.

2.5.5. Designar a un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores, indicando nombre y cargo dentro de la empresa.



2.6. Políticas de regulación de la empresa

2.6.1. Política de control de alcohol y drogas

La política de control de alcohol y drogas de la empresa debe describir los protocolos y mecanismos para la realización de las pruebas (según mecanismo que decida la empresa), incluir el procedimiento para dichos controles, periodicidad para su realización y responsables para la aplicación de dichas pruebas.

También se debe incluir las acciones a tomar (o sanciones) con aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.

Ejemplo:



"Para "NOMBRE DE LA EMPRESA", la vida de los trabajadores es primordial, así como su salud, por lo tanto, prohíbe para los empleados propios, en misión y/o de las empresas contratistas conducir los vehículos al servicio de la compañía, bajo efectos del alcohol, drogas y medicamentos que produzcan somnolencia contemplados en el Código nacional de tránsito.

La compañía prohíbe el uso, posesión y/o comercialización de drogas ilícitas, bebidas embriagantes y tabaco al igual que el uso inapropiado de sustancias psicotrópicas o químicas controladas, tanto en las instalaciones de la empresa o en actividades de trabajo fuera de la oficina.

Adicional a todos los empleados se les prohíbe presentarse al sitio de trabajo bajo la influencia del alcohol, estupefacientes o sustancias psicotrópicas (drogas o psicoactivos) que tienen la habilidad de alterar los sentimientos, percepciones o humor del individuo (afectan el sistema nervioso central), produciendo excitación e incoordinación psicomotora), así como incitar a otros a consumirlas en dicho sitio.

Está igualmente prohibido el uso de cualquier sustancia que atente contra la seguridad propia o la de otros empleados en el normal desempeño laboral.

La empresa se reserva el derecho de realizar en cualquier momento inspecciones y pruebas aleatorias de alcohol al personal, a través de profesionales y/o equipos idóneos para tal fin en las instalaciones de la empresa o en la vía según sea pertinente.

Cualquier infracción a lo dispuesto en esta política será considerada como una falta grave dentro del reglamento interno de trabajo de la empresa y del manual de contratación.

Nota: Dentro del cronograma de trabajo de actividades del PESV se incluye el inicio de pruebas de alcoholemia de forma aleatoria con una frecuencia de aplicación semanal."



2.6.2. Regulación de horas de conducción y descanso

Se debe documentar y divulgar una política para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso, teniendo en cuenta que NO se deben superar las horas máximas de conducción. Para lo cual, se deben planificar actividades de SST frente a la importancia de las pausas activas.

Se deben incluir los soportes necesarios que permitan evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de los turnos.

2.6.3. Velocidad

Establecer y divulgar la política de aplicación de límite de velocidad de los vehículos que prestan servicio a la empresa, propios o tercerizados, en las zonas rurales y urbanas. Así mismo, la definición de la velocidad máxima en las rutas internas, inclusive en los parqueaderos.

Ejemplo:

“Los conductores deberán respetar y acatar los límites de velocidad de sus vehículos de la siguiente manera:

- Carreteras nacionales y departamentales: 80 km/h.
- Carreteras urbanas: 60 km/h.
- Vías rurales, residenciales o escolares: 30 km/h
- Rutas internas: 20 Km/h



Y de acuerdo a la señalización que presenten las rutas por donde se encuentra transitando.

El conductor deberá ajustar la velocidad a las condiciones del viaje y de la vía.”

Como mecanismo de control de esta política se puede utilizar GPS, en rutas escolares el reporte de las monitoras y/o estudiantes, “operativos” en vía, radares, reporte de comparendos, entre otros.

2.6.4. Política de uso del cinturón de seguridad

La política debe manifestar la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y describir cómo se controla su uso.

Se debe evidenciar la socialización que se realiza a los conductores acerca de la política ya sea en planillas de asistencia a socialización, exámenes, folletos, socializaciones, etc.

Se debe indicar con cuáles mecanismos de control de uso del cinturón de seguridad cuenta la empresa y cómo los monitorea.

2.6.5. Política de uso de elementos de protección personal

Debe establecer una política de uso de Elementos de Protección Personal - EPP de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir, realizar especial énfasis con los conductores de motos y bicicletas por su alta vulnerabilidad.



Ejemplo:

“La empresa comprometida con la Seguridad Vial de sus empleados, se compromete a velar por suministrar a los mensajeros de la compañía con EPP's acordes a sus funciones y necesidades, dando cumplimiento a la normatividad vigente para dichos elementos.

Por lo tanto, es obligatorio su uso adecuado, así como el cuidado de los mismos, de acuerdo a las instrucciones del fabricante.

La empresa capacitará a los trabajadores sobre la importancia de su uso adecuado y verificará trimestralmente su estado y se controlará por listados de chequeos, reporte de comparendos, entre otros.”

Ejemplo:

Elementos de Protección Personal - EPP's		
	Imagen	Cumple norma técnica
Casco		●
Chaleco reflectivo		●
Guantes		●
Botas		●

2.6.6. Política de uso de equipos bidireccionales

En la política debe estar expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción y los mecanismos de control de estos durante la conducción. Se deben determinar en el reglamento interno de trabajo, contrato o en el documento contractual que determine la empresa, las sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.



Vehículos seguros

20%

En este pilar se verifica y controla el funcionamiento adecuado del parque automotor, garantizando la confiabilidad de la flota dispuesta para la operación.

Algunas estrategias que se desarrollan en este pilar 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.



El estado de un vehículo guarda una estrecha relación con la Seguridad Vial cuantos más años y distancia recorrida tiene, más hay que cuidarlo y revisarlo. Por tanto, es necesario corregir desviaciones detectadas en los vehículos pues solo así se permite asegurar un alto grado de eficacia del parque automotor.

También la implementación de controles jerarquizados ayuda a identificar fallas, incluso antes del mantenimiento preventivo.

Desde este pilar se verifica y controla el funcionamiento correcto del parque automotor, manteniendo la documentación al día y ajustando las acciones específicas de cada vehículo. Además se verifica la idoneidad de los proveedores para el mantenimiento, suministro y trazabilidad de los controles mecánicos a los vehículos de la empresa.

3.1. Mantenimiento preventivo

3.1.1. Hoja de vida de los vehículos

La empresa debe disponer de registros actualizados con toda la información de los vehículos propios y tercerizados. Esta información se debe consolidar en un sistema de información digital y/o físico que sea actualizado periódicamente.

Ejemplo:

Logo	Nombre de la empresa					
	Hoja de vida de los vehículos					
Conductor	Nombre	Cédula	Teléfono	Correo		
Propietario	Nombre	Cédula	Teléfono	Correo		Empresa afiliada
Vehículo	Número VIN	Número de motor	Placa	Ciudad	Color	

Especificaciones técnicas	Capacidad Kg/pasajeros	Marca	Modelo	Tipo	Color	Año	Cilindrada
Documentación	Fecha vigencia SOAT	Seguros y pólizas			Fecha de vencimiento revisión técnico mecánica		
		Empresa	Número	Fecha vigencia			
Registro de mantenimientos realizados							
Fecha	Encargado del mantenimiento	Tipo (correctivo/preventivo)	Descripción	Observaciones			
Revisión de comparendos							
Mes	Fecha de consulta	Si / No	Motivo	Estado	Observaciones		
Reporte de incidentes							
Mes	Fecha	Lugar	Descripción	Observaciones			
Reporte de accidentes							
Mes	Fecha	Lugar	Descripción	Observaciones			





3.1.2. Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento

La empresa debe ejecutar el plan de mantenimiento preventivo de cada vehículo, acorde a las recomendaciones del fabricante (manual del propietario), donde se identifican las actividades de mantenimiento y la periodicidad para realizarlas tanto en tiempo como en kilómetros.

Ejemplo:



Rutina	6 meses 5.000km	12 meses 10.000km	18 meses 15.000km	24 meses 20.000km	30 meses 25.000km	36 meses 30.000km
Inspección General	x	x	x	x	x	x
Aceite y filtro	x	x	x	x	x	x
Llantas	x	x	x	x	x	x
Filtros		x		x		x
Fluidos						x

3.1.3. Cronograma de intervenciones de vehículos propios

El cronograma de actividades de mantenimiento debe construirse a partir de las recomendaciones técnicas de mantenimiento dadas por el fabricante y modificadas de acuerdo con lo evidenciado en la operación de la empresa.

Ejemplo:

Verificación plan de mantenimiento												
Motor S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
	5.000km/1mes		10.000km/2mes		15.000km/3mes		20.000km/4mes		25.000/5mes		30.000km/6mes	
	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.
Aceite motor	R		R		R		R		R		R	
Filtro de aceite	R		R		R		R		R		R	
Filtro de combustible	I		I		I		R		I		I	
Filtro de aire	I		R		I		R		I		R	
Fugas de aceite	I		I		I		I		I		I	
Fugas de combustible	I		I		I		I		I		I	
Graduación de válvulas	I		-		-		-		-		A	
Tanque de combustible	-		-		-		-		-		I	
Tensión de correas	I		I		I		I		I		I	
Verificación ventilador	I		I		I		I		I		I	
Fijación tubos de escape	-		I		-		I		-		I	
Soportes de motor	I		I		I		I		I		I	
Embrague S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
Líquido embrague	-		-		-		-		-		R	
Funcionamiento embrague	I		I		I		I		I		I	
Recorrido y juego pedal	I		I		I		I		I		I	
Eje trasero S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
Aceite de engranajes	I		I		I		R		I		I	
Perdidas de aceite	I		I		I		I		I		I	
Juego control cambios	-		-		-		-		-		I	
Mecanismo ctrl cambios	L		L		L		L		L		L	
Sensores de aceite	I		I		I		I		I		I	
Sensores reversa	I		I		I		I		I		I	

Verificación plan de mantenimiento												
Eje trasero S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
	5.000km/1mes		10.000km/2mes		15.000km/3mes		20.000km/4mes		25.000/5mes		30.000km/6mes	
	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.
Conexiones de sujeción	-		-		-		I		-		I	
Desgaste de puntas	-		-		-		-		-		I	
Rodamientos	-		-		L		-		-		L	
Aceite diferencial	-		-		-		R		-		-	
Perdidas de aceite	I		I		I		I		I		I	
Ajuste diferencias	-		-		I		-		-		I	
Eje delantero S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
Rodamientos	-		-		L		-		-		L	
Aceite diferencial 4x4	-		-		-		R		-		-	
Perdidas de aceite	I		I		I		I		I		I	

R.F: Recomendación Fabricante -- I.C: Inspección en Cambo -- I: Inspeccionar -- A: Ajustar -- R: Reemplazar -- T: Torque -- L: Lubricar

3.1.4. Verificación de mantenimiento para vehículos afiliados (Terceros)

Para los casos en que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa prestadora del servicio cuente y ejecute el plan de mantenimiento según las especificaciones del fabricante.

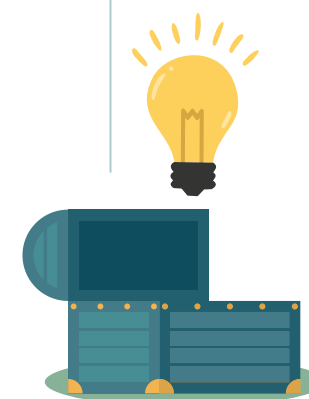
Para tal fin, se recomienda contar con un plan de auditorías con el fin de verificar la correcta ejecución de los planes, programas o cronogramas de mantenimiento de las empresas prestadoras del servicio.

3.1.5. Idoneidad

Con el fin de garantizar la idoneidad del personal propio o contratado para la realización de las labores de mantenimiento de la flota vehicular, se debe evidenciar su experiencia o formación a través de diplomas, certificados de cursos o laborales.

Se recomienda que las instalaciones donde se realicen los mantenimientos estén certificadas en procesos de calidad y/o Normas Técnicas Colombianas -NTC.

Ejemplo:





Infraestructura segura 10%

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 esta expuesto el personal de la empresa tanto en misión, como en su desplazamiento cotidiano al trabajo, permite establecer medidas de prevención, identificación de puntos críticos y estudios de Seguridad Vial para las rutas frecuentes.



4.1. Rutas internas

4.1.1. Revisión entorno físico donde se opera

Se debe realizar una revisión del entorno físico donde opera la empresa, indicando si existen conflictos de circulación entre los peatones, vehículos, zonas de descargue y parqueaderos. Dicha revisión debe contemplar aspectos tales como señalización, demarcación e iluminación, indicando si se detectan conflictos entre ellas.

Esta inspección se debe plasmar en un reporte de inspección y un plano donde se indique con que controles como (señales de velocidad, cruces de peatones y vehículos) se cuenta y que falencias se encontraron; plasmando las acciones correspondientes.

Se recomienda incluir fotografías de las condiciones encontradas.

4.1.2. La empresa debe validar si existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos, con el fin de realizar las acciones pertinentes para prevenir los incidentes y/o accidentes.

Ejemplo:



4.1.3. Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones

Las zonas peatonales de las instalaciones de la empresa deben cumplir estándares de señalización y demarcación, garantizando que estén separadas de las zonas de circulación de vehículos, privilegiando el paso de peatones sobre el vehicular.

Si como resultado de esta revisión se identifican factores de riesgo, se deben plasmar las acciones a tomar en los planes de acción.

4.1.4. Vías internas de circulación de vehículos

Las vías internas de las instalaciones de la empresa deben cumplir estándares de señalización, demarcación, iluminación adecuada para las horas de operación, definición y señalización de velocidad máxima de circulación de vehículos y elementos de control de la velocidad en la vía.

Esta revisión se recomienda acompañarla con evidencia fotográfica de las condiciones actuales de la infraestructura y de igual manera que para las zonas peatonales, que se incluyan en un plan de acción las actividades de mejora que se deban realizar.

4.1.5. Parqueaderos internos

La empresa debe proporcionar infraestructura para parqueaderos internos, que cuente con señalización, demarcación, iluminación adecuada para las horas de operación y zonas de estacionamiento para cada tipo de vehículo.

En caso de no contar con zonas de estacionamiento, se debe soportar la información con evidencia fotográfica.



4.1.6. Mantenimiento de señales

La empresa debe establecer una política o procedimiento de mantenimiento de las vías internas y su señalización. Para el caso de que las instalaciones no sean propias, se debe establecer una periodicidad para realizar inspecciones de seguridad y comunicar las recomendaciones de mejora a los administradores o propietarios.

Ejemplo:

Inspección de rutas internas				
Conflictos peatonales				
Item	Cumple		Actividad	
	Si	No	Hallazgos	Acción
¿Están las zonas señalizadas, demarcadas e iluminadas para su desplazamiento?				
¿Las zonas de desplazamiento de los peatones están debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de circulación de los vehículos?				
¿Las zonas de circulación privilegian los peatones sobre el paso vehicular?				
Dispositivos de control de velocidad				
Item	Cumple		Actividad	
	Si	No	Hallazgo	Acción
¿Están definidas, señalizadas y socializadas las velocidades máximas permitidas en las vías internas?				
¿Existen elementos sobre la vía que favorezcan el control de la velocidad dentro de las instalaciones?				
Entorno y control de parqueaderos				
Item	Cumple		Actividad	
	Si	No	Hallazgo	Acción
¿Están definidas, señalizadas e iluminadas las zonas destinadas para el parqueadero en las vías internas de la empresa?				
¿Las zonas de parqueadero en lo posible están debidamente identificadas?				
¿Las zonas de parqueaderos en lo posible están separadas de las zonas de cargue y descargue de los vehículos?				
¿Están establecidas las zonas de parqueo por tipo de vehículo?				

4.2.

Rutas externas

4.2.1. Estudio de rutas

La empresa debe generar estudios de rutas o "rutogramas" desde el punto de vista de seguridad vial, de forma que se identifique para cada recorrido los puntos críticos y se establezcan estrategias de prevención frente a estos, estos rutogramas y estrategias deben ser debidamente socializados con los conductores e implicados directamente en las actividades de transporte.

Cuando la empresa no tiene establecidas rutas externas debido a la naturaleza de su operación, debe generar estudios de seguridad vial para las zonas cercanas a la empresa y a los diferentes puntos que visita en el día, generando mapas que identifiquen los puntos críticos y de los cuales se puedan diseñar estrategias de prevención que deben ser socializadas con el personal y actualizadas periódicamente.

Ejemplo:



4.2.2. Política de administración de rutas

La empresa debe definir una política de administración de rutas, en la cual se describa el procedimiento de planificación de desplazamientos del personal, así como los horarios definidos para las jornadas de trabajo y para la salida y llegada de los vehículos.

4.2.3. Apoyo tecnológico

Se recomienda implementar elementos de apoyo tecnológico, con el fin de retroalimentar los comportamientos viales para el personal de la empresa y de esta forma generar acciones preventivas y correctivas para los riesgos identificados.

4.2.4. Políticas de socialización y actualización de información

La empresa debe establecer mecanismos de socialización de información preventiva y divulgación sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas para todo el personal que haga parte de su operación.



Atención a víctimas

10%

En este pilar se deben establecer y divulgar los protocolos adecuados para atender a las víctimas en caso que ocurra un siniestro vial.

El conjunto de acciones seguras que se deben llevar a cabo de forma sistemática cuando ocurre un siniestro contribuye a salvar vidas en las vías.



RED EMPRESARIAL DE SEGURIDAD VIAL

5.1.

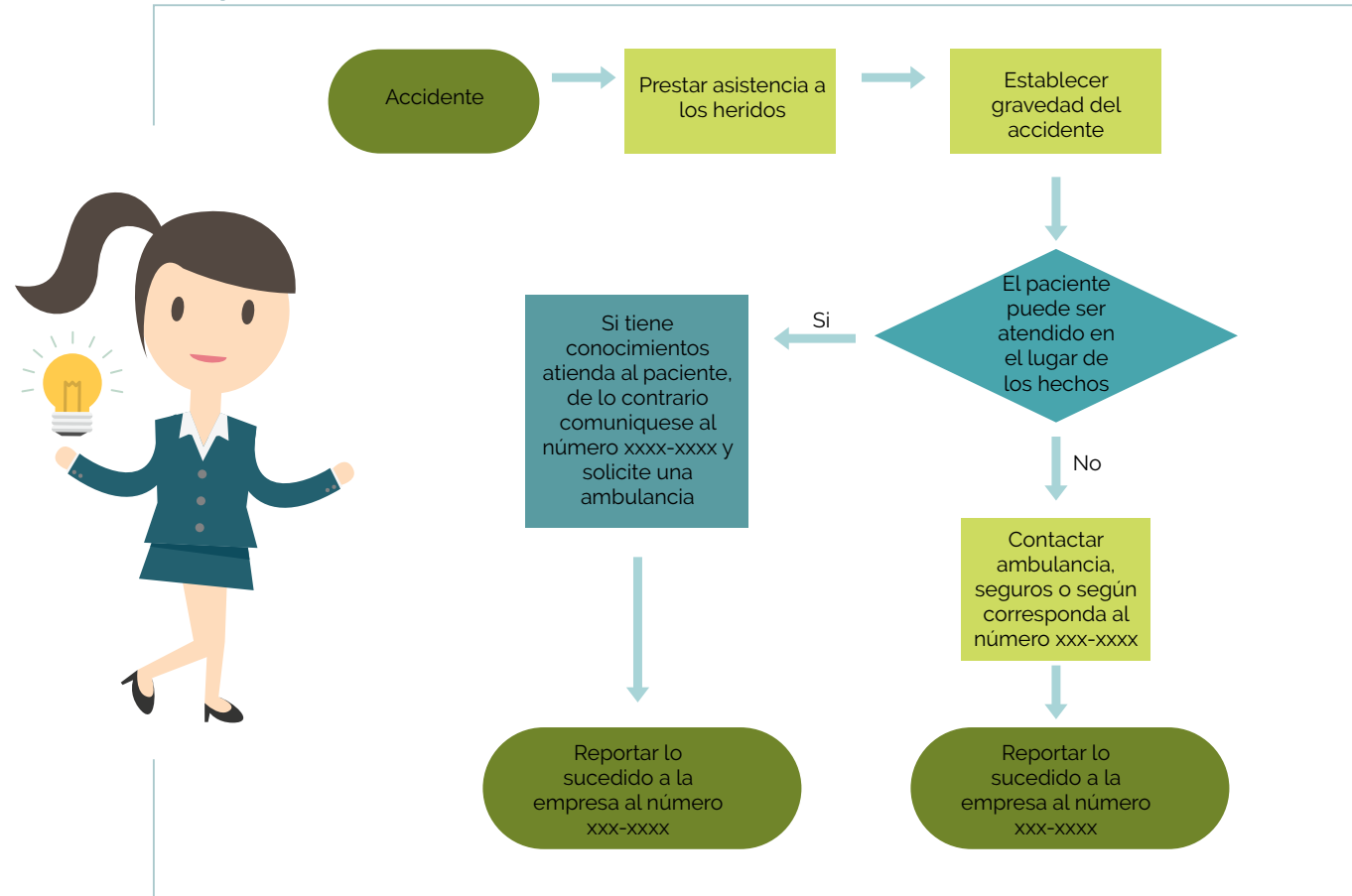
Atención a víctimas

5.1.1. Protocolos

La empresa debe establecer un protocolo de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito, sin importar si los vehículos o los conductores son propios o tercerizados.

Este protocolo debe ser una guía clara de a qué números telefónicos deben comunicarse las personas y el flujograma que se sigue de manera interna.

Ejemplo:



5.1.2. Divulgación de protocolos

Los protocolos deben ser divulgados de manera que en el momento de un accidente el personal sepa cómo actuar y mantenga la situación bajo control. Para evidenciar que esta socialización se ha realizado, es necesario presentar registros de asistencia a la capacitación donde se especifique puntualmente el tema de protocolo de atención a víctimas.

5.2.

Investigación de accidentes de tránsito

5.2.1. Información documentada de accidentes de tránsito

Es necesario elaborar una base de datos donde se registren los accidentes y/o incidentes de tránsito. Si bien pueden catalogarse como accidentes laborales y reportarse dentro de formatos establecidos en el SG-SST, es necesario hacer precisión que corresponden o se originan en hechos de tránsito.

En el caso de que la empresa no tenga registros de accidentalidad, enunciarlo en el documento y sustentarlo con registros de la ARL o aseguradoras.

Ejemplo: • La base de datos puede contener, por ejemplo:

- Fecha del A.T
- Hora del A.T.
- Nombre
- Apellido
- Número de C.C.
- Lugar
- Tipo de accidente y/o incidente (de tránsito, caída de objetos, etc.)
- Parte del cuerpo afectada
- Naturaleza de la lesión
- Agente de la lesión
- Labor que desempeñaba en el momento
- Consecuencias
- Descripción del accidente (qué paso)
- Condición insegura
- Acto inseguro
- Factores de trabajo
- Factores personales





5.2.2. Análisis de accidentes de tránsito

La empresa debe mencionar que variables tiene en cuenta para realizar el análisis de los accidentes y/o incidentes de tránsito como por ejemplo:

- Frecuencia, daños, gravedad, factores personales, factores de trabajo y actos inseguros.

5.2.3. Lecciones aprendidas

Una vez realizada la investigación de los accidentes y/o incidentes de tránsito, el paso a seguir es la divulgación de las lecciones aprendidas. Las lecciones aprendidas se constituyen como el compendio del conocimiento adquirido sobre una experiencia, y su importancia radica en que permiten a través de la experiencia prevenir la ocurrencia de futuros accidentes y/o incidentes.

En el caso de contar con registros de siniestros y/o incidentes, evidenciar que se ha realizado la divulgación de lecciones aprendidas a través de correos electrónicos, carteleras informativas, charlas, etc.

Se presenta el siguiente formato como ejemplo de cómo las empresas pueden consignar sus lecciones aprendidas:

Ejemplo:

NOMBRE DE LA EMPRESA		
Lugar del accidente:	Fecha del accidente:	Hora:
Descripción de los hechos: (Es deseable que se incluya una fotografía del suceso, cuidando que su contenido no sea violento)		Cómo evitar que te pase a ti:
<p>Uno de nuestros compañeros (O el nombre de la persona), estaba realizando sus actividades como mensajero y mientras transitaba por la Av. Ciudad de Cali con Calle 13 a las 3:00p.m. se vio involucrado en un choque simple con otros dos vehículos por realizar maniobras de adelantamiento de vehículos entre los carriles.</p> <p>Como resultado de este accidente nuestro compañero fue incapacitado 2 días, las entregas que debía realizar sufrieron retrasos y su moto está siendo reparada, así como los otros dos vehículos.</p>		<p>Siempre respeta tu carril, no realices adelantamientos entre los vehículos y no te ubiques en los puntos ciegos de los demás vehículos.</p>



5.2.4. Fuente de información

Se debe definir la fuente de información, sobre la cual se podrá obtener registro de los accidentes y/o incidentes de tránsito de la empresa.



Ejemplo:

“Toda la información referente a accidentes de tránsito se registrará en la Matriz de reporte general de accidentes, la cual ha sido incluida en el sistema de calidad de la empresa y se identifica mediante el formato MA-001”.

5.2.5. Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito

Apoyados en el SG-SST y en la ARL, definir el procedimiento de investigación de accidentes y/o incidentes de tránsito. Este procedimiento debe ser divulgado a todo el personal y contener toda la información que pueda necesitarse durante la investigación como códigos de los formatos, tiempos, responsables, etc.

Ejemplo:

- 1. Una vez reportado el accidente y/o incidente el responsable del PESV documentará el incidente en los formatos de Matriz de reporte general de accidentes (Ver ejemplo en el numeral 5.2.1) y de Investigación de accidentes de trabajo (Puede tomarse como ejemplo el FURAT o consultar si la ARL cuenta con algún formato establecido). La investigación del accidente debe realizarse en un periodo menor a 15 días y el Comité de Seguridad Vial participará en la investigación en conjunto con el COPASST.**
- 2. El responsable del PESV o del SG-SST reportará el accidente y/o incidente con la ARL al número XXXXXX. Se dispone de un periodo de 48 horas hábiles después de ocurrido el suceso como máximo.**
- 3. El responsable del PESV documentará las lecciones aprendidas en el formato de Lecciones aprendidas y velará por su divulgación a través de carteleras, correos electrónicos y/o charlas informativas dejando registro de estas divulgaciones.**



5.2.6. Indicadores

La compañía debe desarrollar una matriz de indicadores de accidentes de tránsito, los cuales deben contar con los siguientes factores:

Ejemplo:

Nombre del indicador	Definición	Fórmula	Periodicidad	Fuente de información
Severidad de los accidentes de tránsito	Número de días perdidos y/o cargados por accidentes de tránsito en un periodo de tiempo	$(\text{Número de días de trabajo perdidos por accidente de tránsito en el periodo Z} + \text{número de días cargados en el periodo Z}) / \text{Horas hombre trabajadas en el periodo Z} * 240.000$	Trimestral	Formato FR-011 "Ausentismo EC y AT"
Frecuencia de los accidentes de tránsito	Número de veces que ocurre un accidente de tránsito, en un periodo de tiempo	$(\text{Número de accidentes de tránsito que se presentaron en el periodo Z} / \text{Total de horas hombre trabajadas en el periodo Z}) * 240.000$	Trimestral	Formato FR-012 "Matriz de reporte general de accidentes"
Mortalidad de los accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito mortales en un periodo de tiempo	$(\text{Número de accidentes de tránsito mortales que se presentaron en el periodo Z} / \text{Total de accidentes de tránsito que se presentaron en el periodo Z}) * 100$	Trimestral	Formato FR-013 "Matriz de reporte de accidentes mortales"

Pilar 5



Conclusión

Cada uno de los pilares del PESV que implemente una organización, se constituye en una herramienta de gestión, seguimiento y control que ayuda a esta a disminuir los siniestros viales en los desplazamientos misionales y los in-itinere.



iFin!

Se sugiere que la empresa incluya dentro de sus indicadores la cuantificación de los costos de los accidentes y/o incidentes de tránsito. Lo anterior, debido a que aporta un mayor sustento frente a la alta dirección en la importancia de asignar los recursos para la implementación, gestión y seguimiento del PESV y en concreto a las actividades de formación, sensibilización del personal y prevención.