

DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA

SERVIGALO S.A.S, TULUÁ – VALLE DEL CAUCA

ANA STEPHANY MUÑOZ VILLEGAS

DIANA LUCERO VALENCIA ESCOBAR

JESSICA PAOLA POSADA GUZMAN

UNIVERSIDAD DE MANIZALES

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

2022

**DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA
SERVIGALO S.A.S, TULUÁ – VALLE DEL CAUCA**

AUTORAS:

ANA STEPHANY MUÑOZ VILLEGAS

DIANA LUCERO VALENCIA ESCOBAR

JESSICA PAOLA POSADA GUZMAN

**Trabajo de grado para optar por el título: Especialista en Gerencia de la Seguridad y Salud
en el Trabajo**

ASESORES:

CARLOS ANDRÉS CASTRO GIRALDO

CARLOS EDUARDO RIVERA MOLANO

UNIVERSIDAD DE MANIZALES

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

2022

Agradecimientos

Queremos dar gracias a Dios por permitirnos culminar satisfactoriamente nuestra experiencia de formación, a nuestras familias por creer ciegamente en nosotras e impulsarnos a alcanzar nuestras metas.

A los profesores Carlos Rivera y Carlos Castro por el gran aporte de sus conocimientos, su tiempo, dedicación y orientación en la elaboración de nuestro trabajo de grado.

A la Universidad de Manizales y a la empresa SERVIGALO S.A.S por la oportunidad que nos brindaron al abrirnos sus puertas y confiar en nuestras capacidades.

Querer es poder y este es el inicio de grandes cosas como especialistas en este hermoso campo. Nuestros más sinceros agradecimientos y admiración.

Con cariño,

Diana, Jessica y Ana

Contenido

Antecedentes	9
Planteamiento del Problema	14
Pregunta Problema	20
Justificación	21
Objetivos	23
Objetivo General	23
Objetivos Específicos	23
Marco Teórico.....	24
Definiciones	24
Factores de Accidentalidad Vial	30
Regulación del Transporte Público Especial de Pasajeros.....	31
Marco Normativo.....	34
Metodología	36
Población y Alcance.....	36
Diagnóstico de Seguridad Vial	41
Análisis de Encuesta de Actores Viales	41
<i>Caracterización de la población</i>	41
<i>Accidentalidad en los últimos 5 años</i>	45
<i>Desplazamientos en misión</i>	47

<i>Desplazamiento casa - lugar de trabajo</i>	52
<i>Percepción del riesgo</i>	54
Resultados	58
Fortalecimiento Institucional.....	58
Vehículos Seguros.....	61
Comportamiento Humano.....	64
Infraestructura Segura	67
Atención a Víctimas	69
Discusión.....	72
Conclusiones	75
Recomendaciones	77
Anexos	80
Bibliografía	203

Índice de Tablas

Tabla 1. Matriz de Colisión entre usuarios viales en Colombia (2016 – 2020).....	15
Tabla 2. Tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes.....	17
Tabla 3. Descripción de la empresa.	36
Tabla 4. Misionalidad y organización de transporte según la ANSV.....	39
Tabla 5. Estándar de 24 pasos que componen el PESV.....	40
Tabla 6. Parque automotor.....	61

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Participación de la cantidad de fallecidos en siniestros viales en Colombia (2016 – 2020).	16
Gráfico 2. Cifras de mortalidad nacional por accidentes de tránsito 2016 – 2020.	26
Gráfico 3. Identificación por género.	42
Gráfico 4. Distribución por grupo etario.	42
Gráfico 5. Distribución por cargos.	43
Gráfico 6. Categoría de licencia de conducción.	44
Gráfico 7. Experiencia en conducción.	45
Gráfico 8. Antecedente de accidentes de tránsito en los últimos 5 años.	46
Gráfico 9. Antecedente de incidente de tránsito en los últimos 5 años con daños materiales.	47
Gráfico 10. Medio de transporte para desplazamientos en misión.	48
Gráfico 11. Frecuencia de los desplazamientos en misión.	49
Gráfico 12. Planificación de desplazamientos en misión.	49
Gráfico 13. Propiedad del vehículo para los desplazamientos en misión.	50
Gráfico 14. Tiempo de programación para desplazamientos en misión.	51
Gráfico 15. Medio de desplazamiento casa – lugar de trabajo.	52
Gráfico 16. Tiempo de desplazamiento casa – lugar de trabajo.	53
Gráfico 17. Distancia casa – lugar de trabajo.	54
Gráfico 18. Factores de riesgo percibidos.	55
Gráfico 19. Propuestas para reducir el riesgo de accidente.	56
Gráfico 20. Status de vacunación COVID-19.	67

Índice de Figuras

Figura 1. Estructura organizacional.	37
Figura 2. Rutograma.	69

Índice de Anexos

Anexo 1. Encuesta de Actores Viales (ARL Sura).	80
Anexo 2. Acta de conformación del Comité de Seguridad Vial 2021.	85
Anexo 3. Lista de chequeo pre operacional de vehículos.	86
Anexo 4. Formato de inspección de vehículos (periodicidad mensual).	87
Anexo 5. Plan Anual de Capacitaciones e Indicadores.	88
Anexo 6. Asistencia a capacitación “Primer respondiente” o primeros auxilios.	91
Anexo 7. Asistencia a capacitación en manejo de extintores y control de fuego.	92
Anexo 8. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2022 SERVIGALO S.A.S.	93

Antecedentes

La movilidad es un tema trascendental en el diario vivir del ser humano, sin embargo esta acción que ha aportado al avance de la sociedad y desarrollo de actividades cotidianas de tipo social, educativo, cultural y laboral, acarrea riesgos que están involucrados alrededor de la misma, dicho de otra manera la movilidad comprende un tema de responsabilidad individual que trasciende a lo colectivo, haciéndose necesario un comportamiento vial responsable y control del medio para ser desarrollada de manera óptima.

Es por ello que a nivel mundial y a través de los años se desarrollan estrategias y políticas que buscan minimizar y mitigar el riesgo asociado a los siniestros viales, contando con la participación de organismos como la ONU (resolución A/RES/74/299), OMS (informe sobre la seguridad vial para el año 2018), OIT (Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte 2020), OHSAS 18001(requisitos para la implementación de un SG-SST), ISO 39001 (lineamientos para la implementación del sistema de gestión de la seguridad vial (ROAD TRAFFIC SAFETY), ANSV y el Ministerio de Transporte quienes establecen el plan nacional de seguridad vial, Alcaldías y demás entidades gubernamentales, así como empresas públicas y privadas.

Dado lo anterior, en el caso de organizaciones con actividad de transporte, la seguridad vial cobra mayor importancias, ya que gran parte de su operación diaria ocurre en las vías, haciéndose necesario reforzar los pilares del comportamiento humano y la gestión institucional en pro de garantizar el bienestar y la seguridad de sus trabajadores y demás actores viales.

En Colombia, el Ministerio de Transporte, emitió el pasado 12 de octubre de 2021 el Decreto 1252, que tiene por objeto reglamentar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

(PESV) e incentivar la gestión del riesgo en seguridad vial y fortalecer la responsabilidad social empresarial en esta materia, cuyo alcance está dirigido a entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, indicando que deben implementar el PESV alineándolo con el Plan Nacional de Seguridad Vial y articularlo con su propio Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Debido a que el presente proyecto de grado busca plantear el diseño del plan estratégico de seguridad vial para la empresa SERVIGALO S.A.S, se realizó la búsqueda de estudios y proyectos que hubiesen implementado conforme la normatividad en similitud el desarrollo de los mismos.

Como antecedente principal y más próximo al presente proyecto se tiene en cuenta el trabajo desarrollado por *Érica María Aguirre Henao, María Alejandra Realpe Rebolledo García y Gloria Adelina Salazar Lemos* titulado Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial de una empresa del sector tecnológico en Manizales, en el cual se indica que el diseño del Plan Estratégico le permitirá a la empresa disminuir a largo plazo estadísticas de accidentalidad laboral y no laboral, relacionadas con los accidentes de tránsito, contribuyendo a la calidad de vida y cultura vial de sus trabajadores, aportando a la sociedad trabajadores formados en cultura vial para contribuir a la mejora de las estadísticas de accidentalidad vial a nivel nacional. La metodología empleada fue estudio descriptivo y transversal, ya que el proyecto enuncia en uno de sus objetivos específicos un diagnóstico de la situación actual en la empresa y transversal ya que se realizó en una población determinada a la cual se le aplicaron encuestas. Como parte del resultado del estudio realizaron las siguientes recomendaciones:

1. Ministerio de Transporte: Reevaluar la resolución 1565 de 2014, ya que ésta no está diseñada para empresas donde la operación vial sea con vehículos propios de los trabajadores y no con vehículos de la empresa.
2. ARL: Desarrollar planes precisos para la intervención de riesgos viales y estrategias de intervención en los grupos de trabajo
3. Universidad de Manizales: Incluir en el programa académico de la especialización de Gerencia de la Seguridad y la Salud en el trabajo el seminario de riesgo vial
4. Docentes de la Universidad de Manizales: Fomentar en los estudiantes formación y hábitos en cultura vial con el fin de fortalecer el autocuidado.

Por otro lado, *Llanos, Martha; Mejía, Laura; Murillo, Nelson (2020)*, manifiestan que el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) debe estar articulado con el sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo. Por ende, surgen estrategias encaminadas no sólo al cumplimiento de lo que normativamente se exige, sino también de la adaptación del PESV a la estructura organizacional de la empresa de transporte donde se lleva a cabo el estudio. Para ello se debe tener en cuenta que el PESV aplica no solamente para las empresas que administren conductores, sino también a aquellas que realicen la contratación de los mismos.

En otro proyecto realizado por *Roa Sánchez, Sergio Enrique; Manjarrez Suarez, Andrés Mauricio (2016)*, denominado Desarrollo del plan estratégico de seguridad vial basado en la NTC ISO 39001:2014 para transporte y distribución TRANSPASAR S.A.S, compuesta por 24 empleados, se implementó el ciclo de mejora continua, para el diagnóstico actual de la compañía en aras de promover la formación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía así como formar, informar y sensibilizar con metodologías participativas, a todos los trabajadores de

la empresa, desarrollando estrategias llamativas y con información de carácter práctico y formal para así asumir la cultura de la movilidad segura.

Dentro de la investigación llevada a cabo para este proyecto se halló que la empresa no cuenta con políticas para la regulación de la seguridad vial, carece de un procedimiento para la óptima selección de conductores, junto a un plan de entrenamiento y sensibilización de los mismos y la capacitación en el curso de trabajo en alturas. Dicho proyecto además se lleva a cabo teniendo en cuenta el método de investigación mixta en el cual se estiman el diagnóstico inicial para la empresa basados en la descripción de las actividades y los procesos por medio de auditorías y la identificación de riesgos, para después llevar a cabo un análisis de la información obtenida, a través de encuestas, listas de chequeo y observación.

Finalmente, para los resultados de la misma se encontró que la compañía no tiene identificado el impacto del PESV y tampoco lo promueve, para lo cual se concluye que se llevan a cabo compromisos con todos los participantes de la compañía para llegar al cumplimiento de la norma y el logro de la implementación de los 5 pilares de la seguridad vial que permitió el éxito de las acciones planeadas.

Otro antecedente a revisar es el titulado *diseño e implementación de un plan estratégico de seguridad vial para la empresa MUNDOPETROL S.A.S* desarrollado por *Roa Cruz, Luisa Fernanda (2020)*, empresa compuesta por 13 vehículos dedicados al transporte de pasajeros, carga y logística, la cual no cuenta con un PESV y con el que se busca dar alcance a la Resolución 1565 de 2014 refiriendo que toda empresa está obligada a tener estructurado, registrado e implementado un plan de seguridad vial para empresas entre 10 a 49 automotores. Para dicho proyecto se desarrolló un diagnóstico inicial como resultado de encuestas y otras

herramientas para la recolección de la información, además de planear, ejecutar y verificar acciones encaminadas a promover en la organización la conducción segura y la implementación de la inteligencia vial. También tiene como objetivo definir parámetros y procedimientos para la selección de conductores idóneos, sensibilización y capacitación de los mismos para la adopción de una cultura de seguridad vial enmarcada en el cumplimiento de las normas de tránsito vigentes para finalmente diseñar los protocolos para la revisión del entorno físico tanto interno como externo donde se opera, con el propósito de desarrollar acciones de prevención en las vías.

Planteamiento del Problema

La siniestralidad es una problemática mundial, que constituye una afectación de carácter primordial y que repercute en gran medida en la seguridad y salud de las personas. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el informe sobre la seguridad vial para el año 2018, se registró que cada año fallecen más de 1,2 millones de personas a causa de los accidentes de tránsito, y aproximadamente 50 millones de personas sufren algún tipo de traumatismo secundario a este tipo de accidentes. Cifras bastante alarmantes, teniendo en cuenta que alrededor del 90% de las víctimas mortales de los 178 países de donde toman los datos para realizar este informe, son países con bajos y medianos ingresos, económicamente hablando (OMS, 2018).

En contexto, para Colombia la mortalidad derivada de accidentes de tránsito representa la segunda causa de muertes violentas en los últimos 10 años según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). que enmarca el récord nacional en accidentes de tránsito para el año 2012, alcanzando 7157 fallecidos. Sin embargo, año tras año se observa un incremento gradual en el número de defunciones secundarias a accidentes de tránsito, representando un problema de Salud Pública (ANSV, 2020).

Por otro lado, en el Valle del Cauca la accidentalidad vial ha disminuido sustancialmente en los últimos 5 años, ya que según cifras suministradas por el observatorio de la ANSV en el año 2016 se presentaron 5594 lesionados, pasando a 1730 en el 2020. Sin embargo, las cifras de fallecidos se mantienen constantes, con un leve descenso, con más de 900 muertes en el año 2016 y menos de 800 muertes en el año 2020 (ANSV, 2020).

Dicho lo anterior, es importante mencionar que jerárquicamente los usuarios de las vías que más accidentes sufren en el Valle del Cauca son los conductores de moto, seguido de peatones, usuarios de bicicleta, usuario de vehículo individual y finalizando se encuentran los accidentes asociados a usuarios de transporte de pasajeros. Este último registra su mayor pico de decesos en los últimos 10 años en el año 2011 con 25 víctimas mortales, cifra que ha ido en descenso gradual hasta alcanzar 12 víctimas mortales en el año 2012 (ANSV, 2020).

Al respecto, en la ciudad de Tuluá, para el año 2010 y 2015, se registró el deceso de 5 personas (4 y 1 respectivamente) causados por accidentes de tránsito en usuarios de servicio de transporte de pasajeros. Por otro lado, para el año 2018, se registró el mayor número personas lesionadas en los últimos 5 años, con un total de 11 personas, en comparación con el registro del año 2020 con solo 2 personas lesionadas que requirieron atención médica (ANSV, 2020).

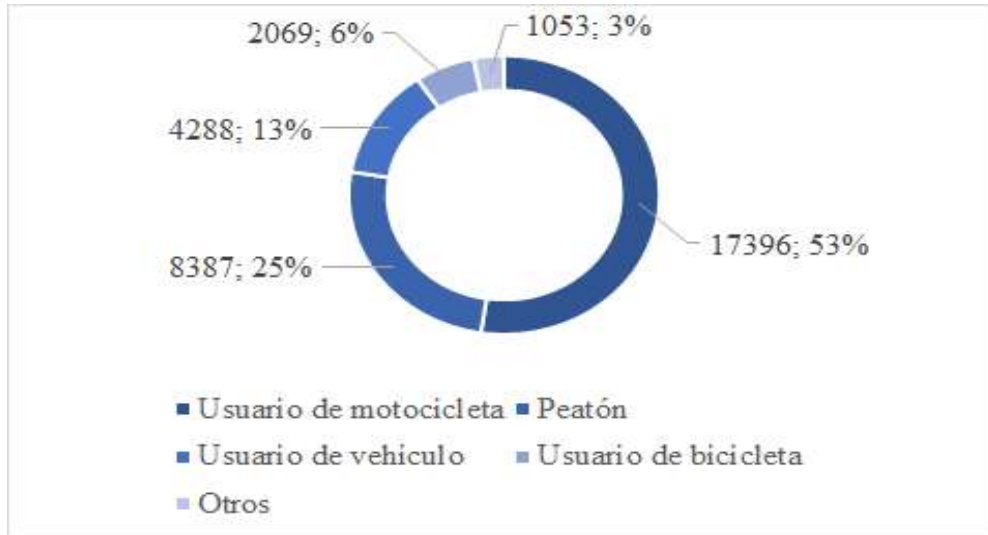
A continuación, se muestran las representaciones epidemiológicas elaboradas por la ANSV, en la matriz de colisión en usuarios viales entre los años 2016- 2020 (Tabla 1) y la relación de fallecidos en siniestros viales (Gráfico 1).

Tabla 1. Matriz de Colisión entre usuarios viales en Colombia (2016 – 2020).

MATRIZ DE COLISIÓN	TIPO DE USUARIO						Total
	Objeto de Choque	Usuario de motocicleta	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Otros	
Transporte Individual	3436	2504	418	487	14	6859	
Motocicleta	2558	3250	92	437	4	6341	
No aplica	3342	4	2121	263	42	5772	
Transporte de carga	3030	896	656	462	8	5052	
Objeto fijo	3260	31	750	108	16	4165	
Transporte de Pasajeros	1011	749	193	227	2	2182	
Bicicleta	104	61	9	20	0	194	
Otros objetos	655	892	49	65	967	2628	
Total	17396	8387	4288	2069	1053	33193	

Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2021.

Gráfico 1. Participación de la cantidad de fallecidos en siniestros viales en Colombia (2016 – 2020).



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2021.

El Gobierno Nacional de Colombia declaró por primera vez la seguridad vial como una política de Estado en el Plan de Desarrollo 2010-2014, a su vez con el fin de garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, designó al Ministerio de Transporte para establecer políticas y acciones concretas en todo el territorio nacional, conducentes a la reducción del número de víctimas fatales y no fatales, para esto el Ministerio de Transporte elaboró el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011- 2016.

Para dar cumplimiento a lo anterior, se hace necesaria la revisión del marco legislativo que rige esta problemática actualmente. En este caso, la Ley 1503 de 2011 busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, el artículo 12 indica que "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines

misionales 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, contribuirán al objeto de la presente Ley".

Por otro lado, el año 2013 trajo cambios importantes en materia vial, pues el 27 de diciembre mediante Ley 1702 del Congreso Nacional se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; cuya misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito. A continuación, se presentan los Indicadores del Plan Nacional de Seguridad Vial 2020, en el cual se observa el porcentaje de cumplimiento de la meta de reducción de muertes y lesiones por siniestralidad vial en Colombia (Tabla 2).

Tabla 2. Tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes.

Indicador	Cifra 2020	Meta PNSV 2020	Diferencia absoluta	Cumplimiento	
Mortalidad Total	5641	4481	1160	79%	
* Tasa de mortalidad	11,2	8,9	2,3	79%	
Mortalidad de Motociclistas	3140	1538	1602	49%	
Mortalidad de Peatones	1229	1501	-272	122%	
** Cantidad de Lesionados	14458	33053	-18608	229%	

Fuente: Elaborado por ANSV (2021) con base en datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020)

La Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A/RES/74/299 el 31 de agosto de 2020, sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, proclamando el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Resolución A/RES/74/229 de

2020 [ONU]. Por la cual se establece un nuevo objetivo de seguridad vial para los próximos 10 años y se proclama el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

La ANSV emitió Informe sobre Seguridad Vial para el Congreso de la República (2021) en el cual indica que el Objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzó para 2020, y que es necesario un mayor liderazgo nacional, colaboración global, aplicación de estrategias basadas en evidencia y la participación de actores relevantes, señalando el compromiso de alcanzar los objetivos para 2030 destacando los siguientes aspectos:

1. Tratar la seguridad vial como un tema articulado con la salud mental-física, educación, equidad, igualdad de género, desarrollo y sostenibilidad en las ciudades.
2. Reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030 en el camino hacia la Visión Cero para 2050.
3. Establecer estrategias y planes de acción para la seguridad vial, mediante las contribuciones de organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales para alcanzar Objetivos de Desarrollo Sostenible.
4. Incluir la seguridad vial y el enfoque de sistemas seguros en el Plan de Gobierno Nacional, Departamental y municipal, fortaleciendo la capacidad institucional con respecto a normativa, seguridad de vehículos, mejoras de infraestructura, transporte público y datos.
5. Reunir, publicar y difundir datos mediante informes mundiales sobre la situación de seguridad vial.
6. Preparar un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de varios países miembro, que hayan reducido con éxito las muertes (OMS).

Según el Informe sobre Seguridad Vial para el congreso de la República (junio 2021), Colombia se ha adherido a los compromisos internacionales mencionados, orientando la gestión de movilidad hacia el denominado Sistema Seguro, el cual centra su atención en el usuario vial y en las afectaciones que un siniestro deja en su salud y su capacidad de llevar la misma vida que tenía antes del mismo, siendo la muerte la peor de las consecuencias tras la ocurrencia de este tipo de hechos. Para el enfoque Sistema Seguro, los siniestros son evitables y con ello ninguna muerte o lesión grave en el tránsito es aceptable (Agencia Nacional de Seguridad Vial).

Teniendo en cuenta, la normatividad vigente en materia vial y el elevado número de muertes a causa de siniestros viales en el marco mundial, nacional, departamental y estatal, como ya se describió el riesgo vial en una empresa de transporte es innegable y requiere intervención, aun cuando no se haya materializado ningún siniestro vial a la fecha como es el caso en SERVIGALO S.A.S., que es una empresa privada ubicada en la ciudad de Tuluá objeto de estudio para este trabajo de grado, la cual tiene como actividad principal el transporte especial de pasajeros, propietaria de 12 vehículos, administradora de 3 vehículos en modalidad de comodato y con un total de 17 personas asignadas al cargo de conductor. dando lugar a preguntarse: ¿Cómo estructurar la Gestión de Seguridad Vial en la empresa SERVIGALO S.A.S en cumplimiento de la normatividad vigente y en articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo?

Pregunta Problema

¿Cómo estructurar la Gestión de Seguridad Vial en la empresa SERVIGALO S.A.S en cumplimiento de la normatividad vigente y en articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo?

Justificación

SERVIGALO S.A.S está comprometido con el bienestar y la salud de los trabajadores, la reducción de accidentes y el cuidado de la vida en la vía, mediante el cumplimiento de la normatividad vigente y la implementación del Sistema de Gestión Integral, el cual comprende: Seguridad y Salud en el Trabajo y el Sistema de Calidad. El desarrollo de este trabajo de grado surge como respuesta a la necesidad de la empresa en relación a la gestión de la seguridad vial y estructuración del PESV bajo el enfoque del Sistema Seguro, contribuyendo al cumplimiento de indicadores del Departamento de Movilidad y Seguridad Vial del Municipio de Tuluá y del Plan Nacional de Seguridad Vial, así mismo al control y disminución de costos por ausentismo, ya que estos afectan a la empresa, trabajadores y al país en general pues genera una reducción del Producto Interno Bruto (PIB). La metodología para el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa SERVIGALO S.A.S será el Ciclo de *Deming*, también conocido como Ciclo PHVA (Planear - Hacer - Verificar - Actuar).

El proyecto resulta viable, ya que se cuenta con los recursos necesarios y con el apoyo de la gerencia de la empresa, asimismo se encuentra factible su elaboración puesto que una de las integrantes del equipo de trabajo labora en el área administrativa de dicha entidad.

- Consolidado de información de seguridad: incidentes, accidentes, comportamientos y condiciones reportadas.

En la actualidad los empleados de la empresa SERVIGALO S.A.S cuentan con el respaldo de la Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) SURA. En lo corrido del año 2021 han catalogado como accidentes laborales 2 eventos. El primero se efectuó en el mes de abril, cuyo mecanismo consistió en la mordedura de canino en miembro inferior mientras un conductor acudía a un

taller donde desarrollaba actividades propias del mantenimiento del vehículo automotor. El segundo en el mes de octubre, en el cual se genera un traumatismo en múltiples regiones del cuerpo mientras desarrollaba actividades de limpieza del vehículo.

Por otro lado, el evento más reciente reportado que en el momento se cataloga como incidente ocurrió en el mes de noviembre. Este consistió en contractura muscular generada mientras realizaba acto de subida a ruta de transporte. Actualmente se encuentra en proceso de investigación por parte de la ARL para determinar la calificación de origen. Por otra parte, se han presentado varios incidentes de tipo vial, los cuales se han originado por presencia inesperada de animal en la vía, conductor de bicicleta o moto que irrespeta las señales de tránsito.

Sin embargo, ninguno de los eventos registrados hasta el momento ha generado días perdidos o ausencia de los trabajadores a su lugar de trabajo a causa de incapacidades médicas. Con esto podemos inferir que la severidad de los accidentes o incidentes no fue mayor y que se pudieron controlar bien con las medidas primarias o de primeros auxilios.

Objetivos

Objetivo General

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa SERVIGALO S.A.S.

Objetivos Específicos

1. Analizar y evaluar los riesgos viales en la empresa SERVIGALO S.A.S.
2. Determinar los factores asociados a la accidentalidad vial de conductores en el municipio de Tuluá.
3. Definir controles y plan de acción para la gestión de seguridad vial en la empresa.
4. Formular el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cumplimiento a la normatividad vigente.

Marco Teórico

Para la estructuración del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa SERVIGALO S.A.S, habilitada para la prestación del servicio público terrestre especial de pasajeros, se tendrán en cuenta las directrices impartidas en la Resolución 1565 de 2014, Ley 769 de 2002, Decreto 431 de 2017 y el Plan Nacional de Seguridad Vial, de allí que el marco teórico-conceptual del presente documento contempla las siguientes definiciones.

Definiciones

1. Actor Vial

1.1 Definiciones de Actores Viales

Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Ley 1503 de 2011)

- Conductor

Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).

La sentencia C-468/2011 de la Corte Constitucional determina que *“la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones, así para desarrollar dicha*

actividad el conductor debe ser idóneo, es decir, contar con la aptitud física, mental, psicomotora, práctica, teórica y jurídica”.

- Peatón

Persona que transita a pie por una vía (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002)

- Acompañante

Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002)

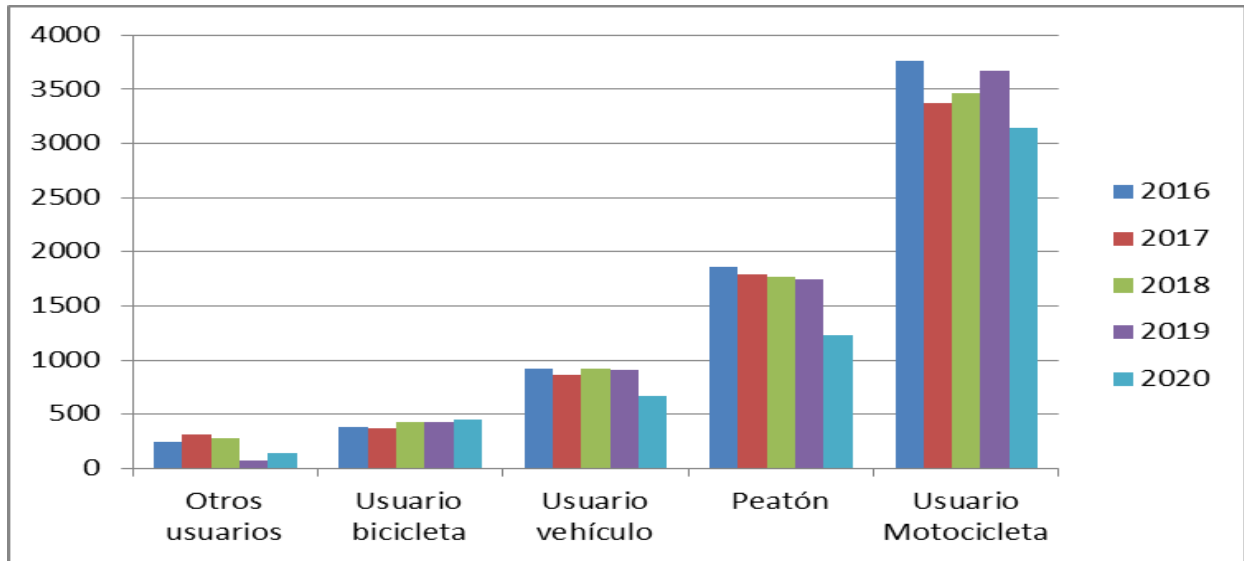
- Ciclista

Conductor de bicicleta o triciclo. (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002)

1.2 Evolución de siniestros fatales por actor vial

En el periodo comprendido entre los años 2016 y 2020, en Colombia la muerte por accidentalidad vial se presentó principalmente en motociclistas, en segundo lugar, están los peatones de las víctimas fatales, los usuarios de vehículo representan un 13% del total de decesos. (Informe sobre seguridad vial para el Congreso de la República, 2021). Se puede observar que la cifra de muerte de usuario de vehículo, peatones y usuario de motocicleta disminuye para el año 2020 (Gráfico 2).

Gráfico 2. Cifras de mortalidad nacional por accidentes de tránsito 2016 – 2020.



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2021.

2. Accidente de tránsito

Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).

3. 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 (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).

4. Estrategia

Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento (Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial - Resolución 1564 de 2014).

5. Seguridad Vial

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial - Resolución 1564 de 2014)

6. Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

6.1 Definición de 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. (Decreto 2851 de 2013).

El decreto 1252 de 2021 definió Plan estratégico de seguridad vial así. *“Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos”*.

El diseño del Plan Estratégico debe centrarse en los siguientes ejes:

- Fortalecimiento de la gestión institucional. La organización, empresa o entidad pública o privada deberá liderar el proceso de creación e implementación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial, para lo cual conformará un Comité de Seguridad Vial, definirá la Política de Seguridad Vial, asignará recursos y responsabilidades necesarios para el cumplimiento de acciones y/o procedimientos encaminados a alcanzar las metas de Seguridad Vial.
- Comportamiento humano: La organización, bien sea de origen público o privado deberá implementar un Plan de capacitación en Seguridad Vial. La capacitación debe ser ofrecida por ARL u otra entidad que cuente con personal técnico experto en temas de tránsito, transporte o movilidad, esto con el fin de que el personal adopte buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, que incentiven la creación de la cultura vial y que pueda ser aplicada tanto en el ámbito laboral como en su vida cotidiana.

- **Vehículos Seguros:** La organización, empresa o entidad pública o privada, deberá diseñar y cumplir con un plan de mantenimiento preventivo para sus vehículos, en el cual se establezcan los elementos que serán objeto de revisión, fecha programada, teniendo en cuenta condiciones mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva. Para dar cumplimiento a la normatividad se registran los mantenimientos ejecutados en la ficha técnica/hoja de vida del vehículo. En el caso de vehículos contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista o propietario del vehículo cuente y ejecute el plan de mantenimiento preventivo, asumiendo su costo.
- **Infraestructura Segura:** Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el fin de proveer vías internas adecuadas para la circulación de los vehículos y de los peatones. Es importante realizar un estudio de rutas que permitan identificar puntos críticos, tiempo estimado de recorrido y la descripción de vías principales, lo cual permitirá establecer estrategias de prevención, corrección y mejora en la gestión de seguridad vial.
- **Atención a Víctimas:** Para la atención de víctimas de accidentes se contará con la asesoría de la ARL y la empresa definirá y comunicará el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de la actividad laboral, así como los derechos y alternativas de acción por parte de los trabajadores.

Factores de Accidentalidad Vial

Según lo referido por *Flórez Carlos Fabian, Patiño Camilo, Rodríguez Jorge, et al* (2018) referente a los factores de riesgo asociados a la accidentalidad vial se pueden distribuir en 3 grandes grupos: factores humanos, factores del vehículo o entorno y organizacionales.

Se puede evidenciar que en su mayoría son ocasionados por actos o condiciones humanas, según lo descrito por *Vergel López Wendy Marcela* (2021). Ejemplo de ello son las distracciones, uso de elementos o equipos tecnológicos, exceso de velocidad, desconocimiento de las normas de tránsito, sueño (cansancio o fatiga), conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas (SPA) o alcohol, no uso o uso incorrecto del cinturón de seguridad, sobre eficiencia o ineficiencia de habilidades de conducción, alteraciones visuales y exceso de confianza.

Sin embargo, según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) en el boletín epidemiológico cuatrimestral de septiembre a diciembre de 2007, en este caso refiere que el estrés, la personalidad y factores psiquiátricos son causas importantes de accidentalidad. Además, se añade el aumento del Índice de Masa Corporal (IMC), edad y horario de conducción. En este último se tienen datos que en la jornada de la mañana la accidentalidad vial es menor al 5% y en horas de la noche es aproximadamente del 25 - 30%, lo cual se relaciona con los factores de riesgo descritos anteriormente.

Respecto a las causas derivadas del vehículo o entorno, *Flórez Carlos Fabian, Patiño Camilo, Rodríguez Jorge, et al* (2018) describen que las alteraciones mecánicas en el vehículo y las condiciones climatológicas no favorables (lluvia, viento) contribuyen a una alta tasa de accidentalidad. Por otra parte, los factores organizacionales hacen referencia a todo aquello que influye en el medio y que depende de las acciones o aprobación del Estado o la Nación ya que

requieren presupuesto para su ejecución, ejemplo de ello es fricción reducida con el suelo por condiciones geométricas del suelo insuficientes, señalización vial inadecuada y escasa iluminación de las vías.

En el Municipio de Tuluá, según la ANSV (2021) en el “Documento Técnico de Soporte para el Plan Local de Seguridad Vial” los factores de riesgo asociados a la accidentalidad en el año 2019 están en relación con el componente humano y las condiciones del vehículo. Ejemplo de ello es desobedecer las normas o señales de tránsito, transitar fuera de la calzada, no conservar la distancia de seguridad con otros vehículos, manejar en contravía, impericia en el manejo. En relación a las condiciones del vehículo encontramos fallas en las llantas y sistema eléctrico, así como falta de mantenimiento mecánico.

Regulación del Transporte Público Especial de Pasajeros

El Ministerio de Transporte considera que el transporte especial de pasajeros es una actividad peligrosa y que el Estado debe regular lo concerniente a la prestación del servicio en dicha modalidad, estableciendo que las empresas interesadas deben obtener habilitación como empresa prestadora de servicio público terrestre especial de pasajeros y deben celebrar contrato con la persona natural o jurídica que requiera el servicio.

Algunas de las obligaciones y responsabilidades establecidas en el Decreto 431 de 2017 para las empresas habilitadas son:

1. Numerar consecutivamente el contrato e incluir las condiciones, obligaciones, valor del servicio, número de pasajeros a movilizar, horarios, áreas de operación, tiempo estimado de disponibilidad de los vehículos.

2. Expedir el extracto de contrato, este debe ser portado por el conductor durante la realización del recorrido contratado.
3. Obtener certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO:9001 y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud ISO:18001.
4. Ejercer un control efectivo de los vehículos incorporados a su parque automotor.
5. Capacitar al personal.
6. Programar y garantizar la realización del mantenimiento preventivo y las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos vinculados a su capacidad transportadora, dichas actividades se deben efectuar en talleres que cumplan con las condiciones establecidas en el plan estratégico de seguridad vial.
7. Planificar el servicio de transporte, garantizando que tanto los vehículos como el conductor cuenten con documentación vigente requerida para la movilización.
8. Medir la accidentalidad y sus causas, definiendo plan de acción en aras de reducir los índices de la misma.
9. Gestionar la seguridad vial adoptando un Plan estratégico de seguridad vial.

El Artículo 2.2.1.6.2.4 del Decreto 431 de 2017, define que los vehículos para la prestación del servicio público terrestre especial de pasajeros deben ser blancos y en sus costados y parte trasera deberán llevar el nombre o sigla de la empresa, acompañado por la expresión “Servicio Especial” en caracteres de color verde y con un alto mínimo de 15 centímetros.

Por otra parte, la Norma Técnica Colombiana (NTC) 4901-3 del 2007, estipula que los vehículos de transporte urbano de pasajeros deben tener luces delanteras de color blanco o amarillo y luces traseras de color rojo. La placa debe tener una luz, que permita su lectura o

identificación de estas en horas de la noche. Además, debe contar con un sistema de iluminación adecuado en cuanto a luces de parada, direccionales y de parqueo se refiere.

Marco Normativo

Ley 1503 de 2011, mediante la cual el Congreso de la República estipula que se debe educar a las personas en materia de seguridad vial, con el fin de prevenir accidentes en la vía y salvaguardar la integridad de las personas. En dicho documento se establecen definiciones de actor vial, educación vial y otros lineamientos. Debido a la relevancia que el tema tiene desde entonces, se genera la Resolución 1565 de 2014, la cual busca dar continuidad a la Ley anterior mencionada, mediante la cual se establece una Guía para la creación del PESV por parte de las entidades transportadoras.

Decreto 1079 de 2015 el cual se establece el Reglamento Único del Sector Transporte en relación con el Decreto 431 de 2017, mediante el cual se estipula que todas las empresas de transporte deben cumplir con lo estipulado por el Plan Estratégico de Seguridad Vial, adoptando medidas que permitan la disminución de los índices de accidentalidad. En este orden de ideas, se encamina a que las personas logren generar a partir de su propio conocimiento, acciones y/o procedimientos, cumplir, gestionar y dar lugar a la política interna de seguridad vial.

Decreto 1906 de 2015, por medio del cual se modifica el Capítulo 3, artículo 2.3.2.3.2, en el cual se establece el plazo máximo de entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para junio de 2016. Este requerimiento es directo del Ministerio de Transporte y aplica para todas las entidades tanto públicas como privadas que presten servicios de transporte terrestre. Cabe aclarar, que esta fue la entrega inicial, pues posterior a ello hubo plazo para modificaciones. En este orden de ideas, mediante la Resolución 1231 de 2016 se da cumplimiento a la evaluación y verificación de los PESV, con el fin de dar el respectivo aval.

Decreto 1072 del 26 de mayo de 2015, mediante el cual se establece el Reglamento Único del Sector Trabajo, menciona en el Capítulo 6, que los conductores de servicio de transporte público deben estar afiliados de forma obligatoria al Sistema de Seguridad Social, dado el riesgo que su labor en sí acarrea.

La Circular Externa 068 de 2017, expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte hace manifiesto que deben realizar la inspección de los PESV según el periodo establecido. En este orden de ideas, aquellos PESV que tuvieron el aval del Ministerio de Transporte la revisión se hará mínimo cada 2 (dos) años y a aquellos que no tuvieron el aval, se les notificará por medio de un oficio los ajustes o correcciones que deben realizarse y enviar nuevamente el plan para su revisión hasta lograr obtener el aval por parte del Ministerio de Transporte.

Metodología

Población y Alcance

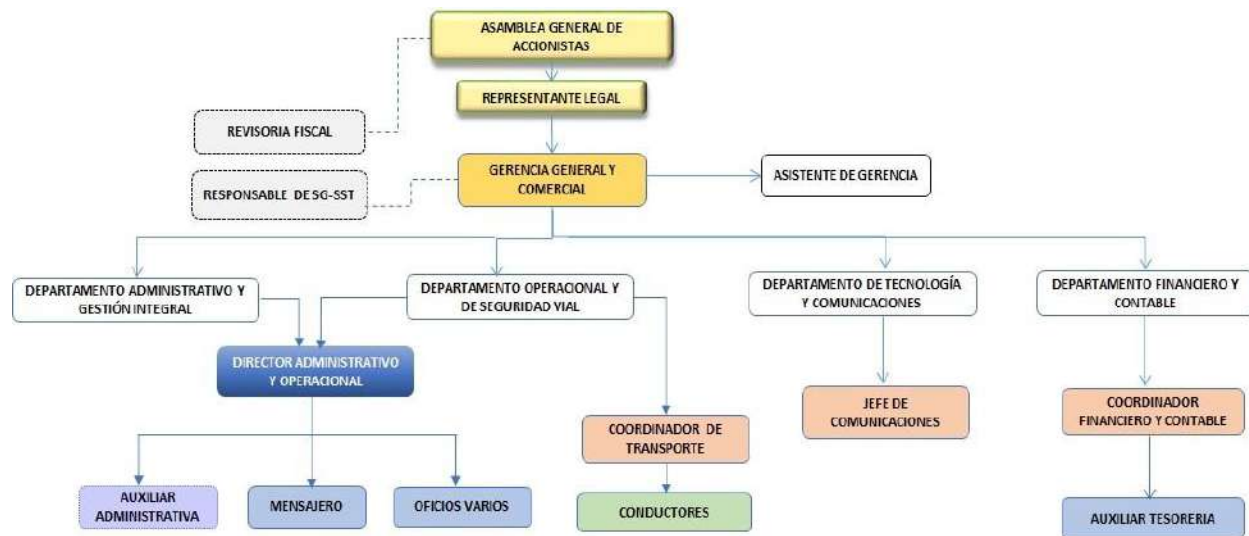
La empresa privada SERVIGALO S.A.S se dedica a la prestación de servicio de transporte especial de pasajeros, actualmente cuenta con 24 colaboradores, de los cuales 16 son conductores (Tabla 3).

Tabla 3. Descripción de la empresa.

Nombre o Razón Social	SERVIGALO S.A.S.
Ubicación	Carrera 40 #31-56 Tuluá
Actividad Económica	(CIIU: 4921) Transporte de Pasajeros
Resolución de Habilitación	Resolución 000025 del 23/08/2019
Fijación Capacidad Transportadora	Resolución 20203040018305 del 28/10/2020
Número de Empleados	24
Número de Vehículos	12
Número de Conductores	16

El Plan Estratégico de Seguridad Vial tendrá cubrimiento a toda la empresa (Figura 1), priorizando las actividades en el personal que tenga mayor tiempo de exposición a los riesgos y peligros del tránsito vehicular, es decir los conductores.

Figura 1. Estructura organizacional.



Técnicas e Instrumentos para la Recolección de la Información

Para la recolección de la información se tendrá en cuenta la base de datos existente en la empresa referente al SG-SST y PESV para el periodo 2016-2018, matriz de riesgos y peligros, entrevista a los colaboradores de la empresa, observación directa desarrollada durante el proceso de inspección al interior de la organización, *check list* para vehículos utilizados para la prestación del servicio.

Fases para el Desarrollo del Proyecto

Para el diseño del PESV se plantean 4 fases, teniendo en cuenta los objetivos del presente trabajo de grado.

- Primera fase: analizar y evaluar los riesgos viales en la empresa SERVIGALO S.A.S.

Para efectos del análisis y evaluación de riesgos viales se hace necesario recolectar información veraz y confiable, partiendo de la revisión y análisis del PESV 2016-2018 existente en la organización y la matriz de peligros y riesgos, observación de comportamientos, inspecciones, resultado de encuesta de actores viales, listado de vehículos utilizados para la prestación del servicio, diagnóstico de la situación vial actual de la empresa. Los datos recolectados serán organizados y tabulados para facilitar su análisis, una vez realizada la valoración inicial del estado actual de la organización, se establece un plan de actividades enmarcadas en el ciclo PHVA, priorizando las más críticas o de mayor impacto para la gestión vial.

- Segunda fase: determinar los factores asociados a la accidentalidad vial de conductores en el municipio de Tuluá.

Se solicitará información al Departamento de Movilidad y Seguridad Vial del municipio de Tuluá, sobre accidentalidad vial del año 2021, dichos datos serán analizados con el fin de determinar los principales factores que podrían afectar a los conductores de la empresa, puesto que el mayor número de recorridos se realizan en el municipio de Tuluá.

Además, se realizará el análisis de información proveniente de los registros de caracterización de accidentes e incidentes de la empresa en estudio.

- Tercera fase: definir controles y plan de acción para la gestión de seguridad vial en la empresa.

La fase a continuación, se enfoca en definir aquellas actividades, estrategias y controles que la empresa necesita para implementar y optimizar la gestión de seguridad vial en aras de prevenir o disminuir los riesgos viales, esto partiendo de la información obtenida del desarrollo del primer

objetivo y de la revisión documental, las estrategias serán basadas en la normatividad que contiene las directrices para la elaboración del PESV de la resolución 1565 de 2014 y mencionadas en la primera fase, continuando con el PHVA.

- Cuarta fase: formular el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en cumplimiento a la normatividad vigente.

La formulación del Diseño del PESV se hará en razón de la misionalidad y tamaño de la organización (Tabla 4), teniendo en cuenta la propuesta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en su Proyecto Metodología para el diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, en alineación con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa y los 5 pilares requeridos por la Resolución 1565 de 2014.

Tabla 4. Misionalidad y organización de transporte según la ANSV

Misionalidad / Tamaño	Organización de transporte	SERVIGALO S.A.S
Estándar	Entre 20 y 50 vehículos,	12 vehículos propios
	Entre 20 y 50 conductores,	3 vehículos en comodato
	Entre 20 y 50 trabajadores o colaboradores	16 conductores
		9 colaboradores Departamento Administrativo

Además, se define entonces el estándar de 24 pasos, los cuales hacen parte de las estrategias a desarrollar en los 5 pilares del PESV (ANSV, 2021) (Tabla 5).

Tabla 5. Estándar de 24 pasos que componen el PESV.

PASO	PESV	SG-SST
1	Líder del diseño e implementación del PESV	Asignación de una persona que diseñe e implemente el SG-SST
2	Comité de seguridad vial	Conformación del COPASST
3	Política de Seguridad Vial	Política SST
4	Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	Revisión por la alta dirección
5	Diagnóstico	Evaluación Inicial del SG-SST
6	Evaluación y control de riesgos	Metodología para identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos
7	Objetivos y metas	Objetivos SST
8	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	Medidas de prevención y control a peligros/riesgos identificados
9	Plan Anual de Trabajo	Plan Anual de Trabajo
10	Competencia y plan anual de formación	Programa de capacitación anual
11	Responsabilidad y comportamiento	Asignación de responsabilidades en SST
12	Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	Plan de prevención, preparación y
13	Investigación interna de accidentes de tránsito	Investigación de incidentes, accidentes de trabajo
14	Vías para circulación de vehículos	Mantenimiento periódico de las instalaciones, equipos, máquinas y herramientas
15	Planificación de viajes misionales	Procedimientos e instructivos internos de seguridad y salud en el trabajo
16	Inspección de vehículos y equipos	Mantenimiento periódico de instalaciones, equipos, maquinaria y herramientas
17	Mantenimiento y control de vehículos y equipos	Procedimientos e instructivos internos de seguridad y salud en el trabajo
18	Gestión del cambio y gestión de contratistas	Artículo 2.2.4.6.26, 2.2.4.6.27 y 2.2.4.6.28 Contratación. Decreto 1072
19	Archivo y retención documental	Artículo 2.2.4.6.13 Conservación de los documentos. Decreto 1072
20	Definición de indicadores	Definición de indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo
21	Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo
22	Auditoría anual	Artículo 2.2.4.6.29 y 2.2.4.6.30. Decreto 1072
23	Mejora	Artículo 2.2.4.6.31, 2.2.4.6.33 y 2.2.4.6.34. Decreto 1072
24	Mecanismos de comunicación	Artículo 2.2.4.6.14. Decreto 1072

Diagnóstico de Seguridad Vial

Con el fin de conocer la realidad actual de la empresa en materia vial abarcando a todos trabajadores (24 personas), se realizará caracterización mediante la aplicación de la Encuesta de Actores Viales suministrada por ARL SURA (Ver Anexo 1).

Análisis de Encuesta de Actores Viales

Caracterización de la población

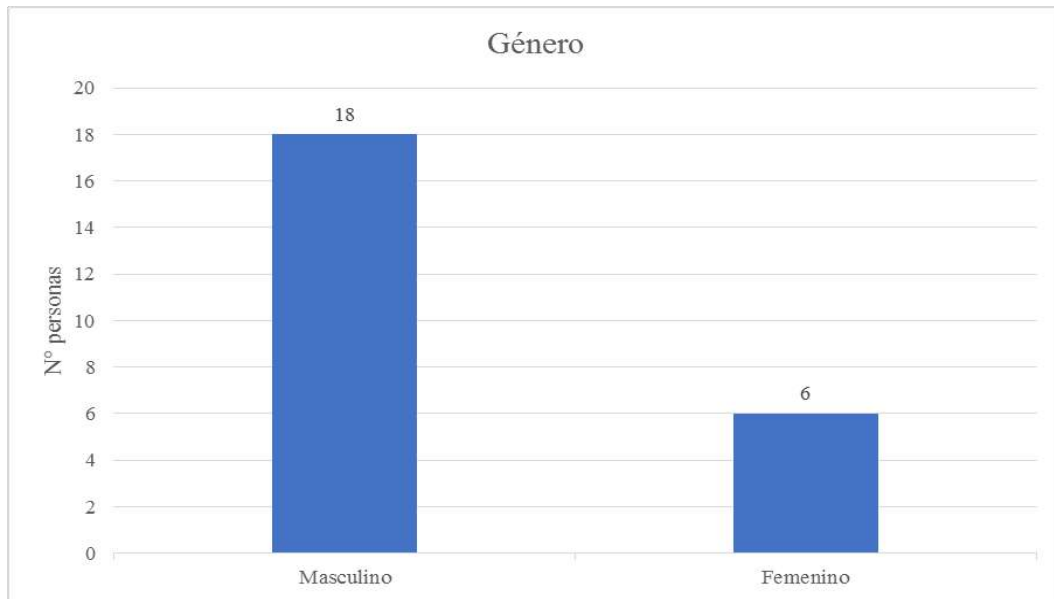
El análisis de la población es importante para el pilar del comportamiento humano, puesto que algunas características como: identificación de género, edad, escolaridad, cargo y experiencia en la conducción pueden traducirse en factores influyentes para la percepción del riesgo y la consolidación de siniestros viales. Según el Anuario Nacional de siniestralidad vial 2019 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se tiene que:

- El 76% de las licencias de conducción son expedidas a hombres.
- Hombres y mujeres usuarios de motocicleta entre los 20 y 25 años, son los que más fallecen entre todos los tipos de usuarios y rangos de edad.
- El 65% (483.233) de las personas lesionadas por siniestros viales fueron hombres y el 35% (260.739) mujeres.

1. Identificación de Género

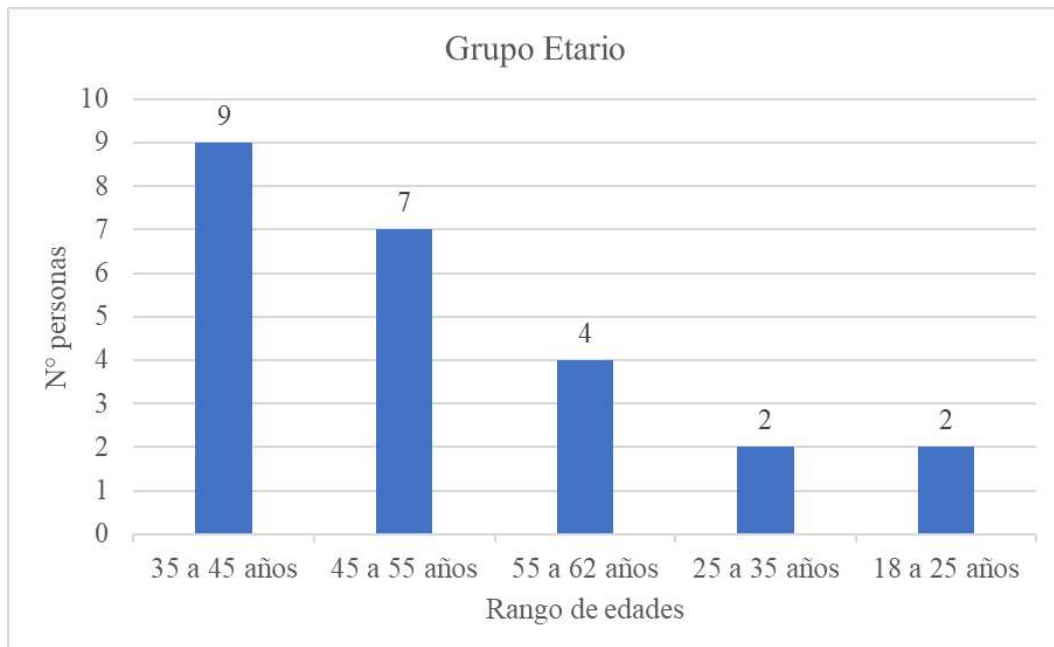
El 75% de la población trabajadora de la organización se identifica con el género masculino y el 25% restante con género femenino (Gráfico 3).

Gráfico 3. Identificación por género.



2. Grupo etario

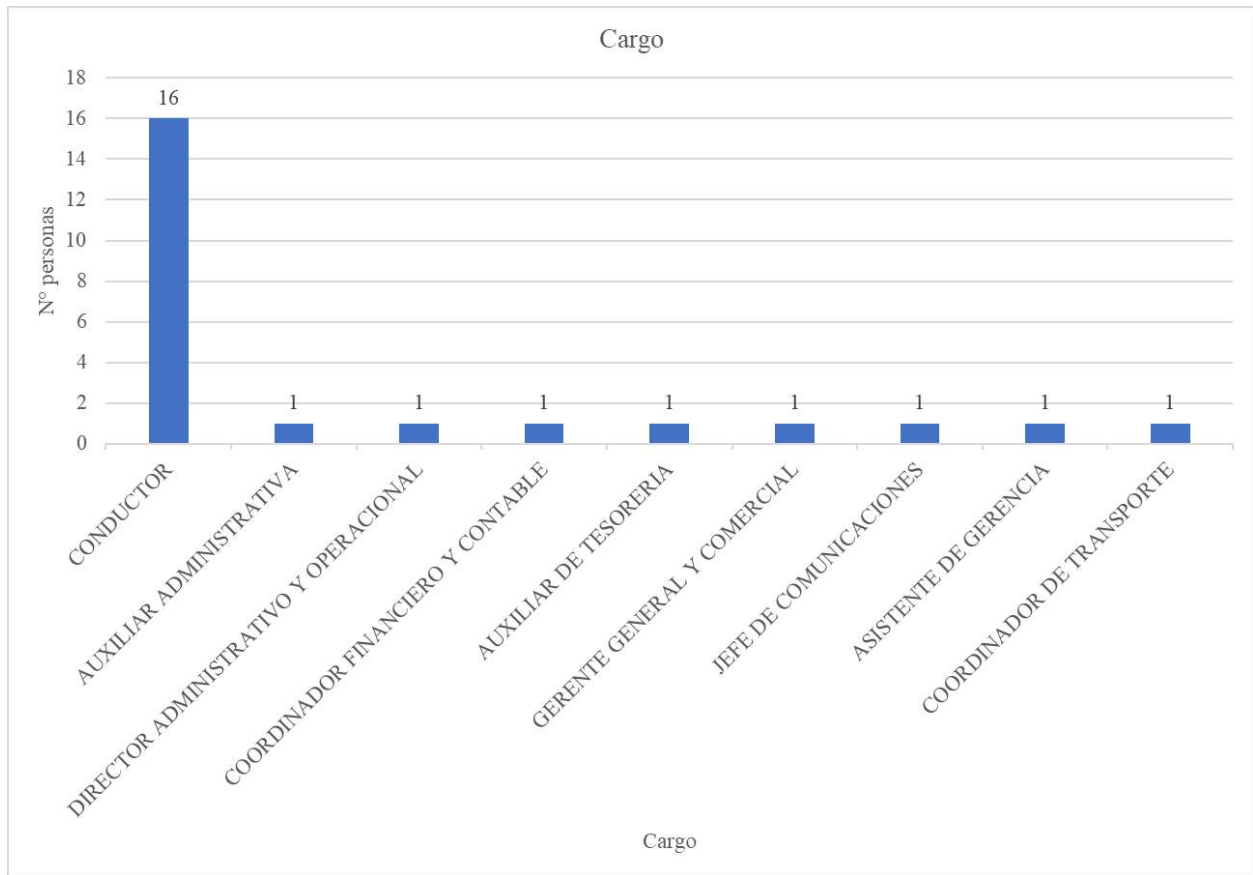
Gráfico 4. Distribución por grupo etario.



La mayor parte de la población se encuentra en grupo etario 35 a 44 años con un 37.5%, en segundo lugar, encontramos al rango de 45 a 54 años con un 29.2%, en tercer lugar, se tiene al personal con edad entre 55 a 61 años con un 16.7%, por último, los grupos etarios 25 a 34 años y 18 a 24 años cuentan con un 8.3% cada uno (Gráfico 4).

3. Cargos

Gráfico 5. Distribución por cargos.



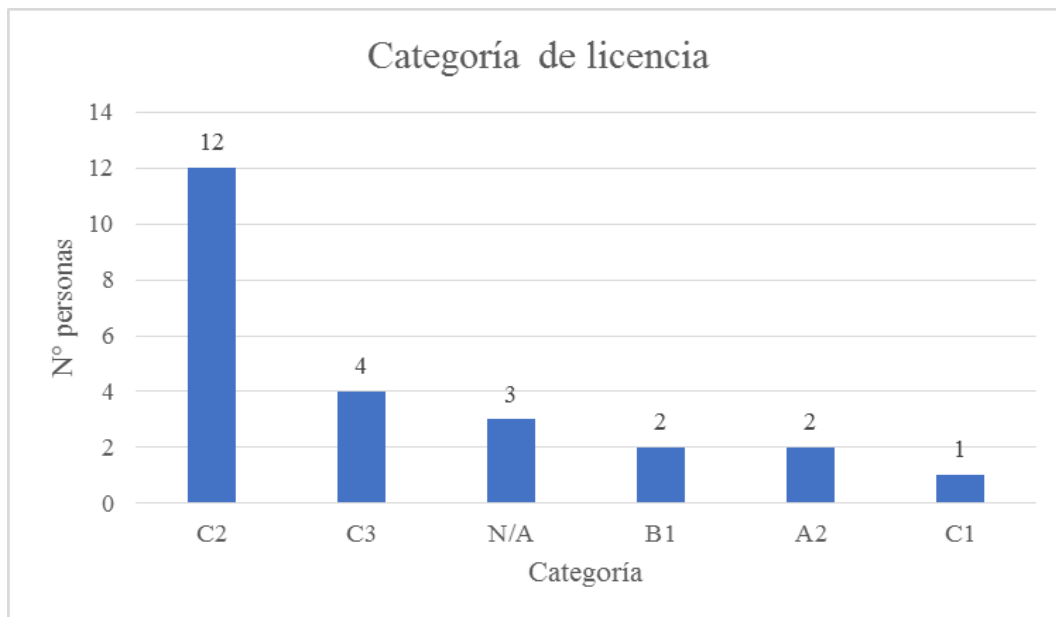
El 66.7% de la población desempeña el cargo de conductor y el 33.3% restante está representado por 8 cargos administrativos. Los 16 conductores se identifican con género masculino y cuentan con los siguientes rangos de edad (Gráfico 5):

- 35 a 44 años: 7 personas.

- 45 a 54 años: 6 personas.
- 55 a 61 años: 3 personas.

4. Categoría de licencia de conducción

Gráfico 6. Categoría de licencia de conducción.



El 12.5% de la población no conduce y por tanto no cuenta con licencia de conducción, el 87.5% de la población cuenta con las siguientes licencias (Gráfico 6):

- 50% licencia de categoría C2 (Permite conducir camiones rígidos, busetas y buses).
- 16.7% licencia de categoría C3 (Permite conducir vehículos articulados de servicio público).
- 8.3% licencia de categoría B1 (Permite conducir automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses).
- 8.3% licencia categoría A2 (Permite conducir motocicletas, motociclos, moto triciclos con motor mayor a 125 CC.).

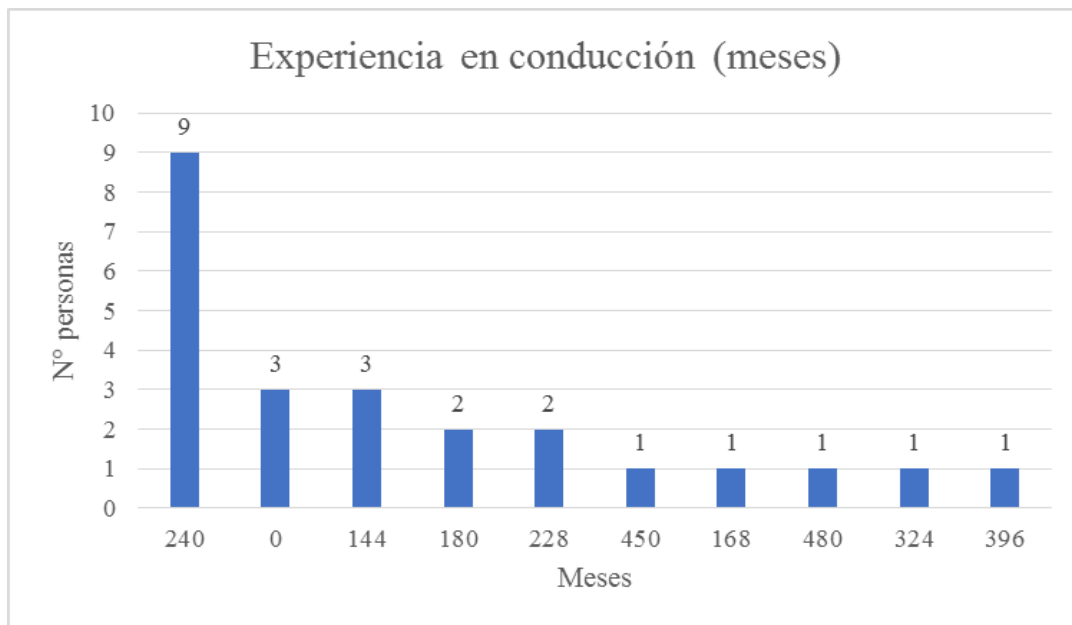
- 4.2% licencia categoría C1 (Permite conducir automóviles, camperos, camionetas y microbuses).

Para ser conductor de bus es necesario contar con licencia de categoría C2 o categoría superior, dado lo anterior cabe resaltar que los 16 conductores cumplen con el requisito.

5. Experiencia en conducción (meses).

La experiencia de conducción oscila entre 168 y 480 meses, el 37.5% de los colaboradores manifiestan contar con 240 meses de experiencia en conducción (Gráfico 7).

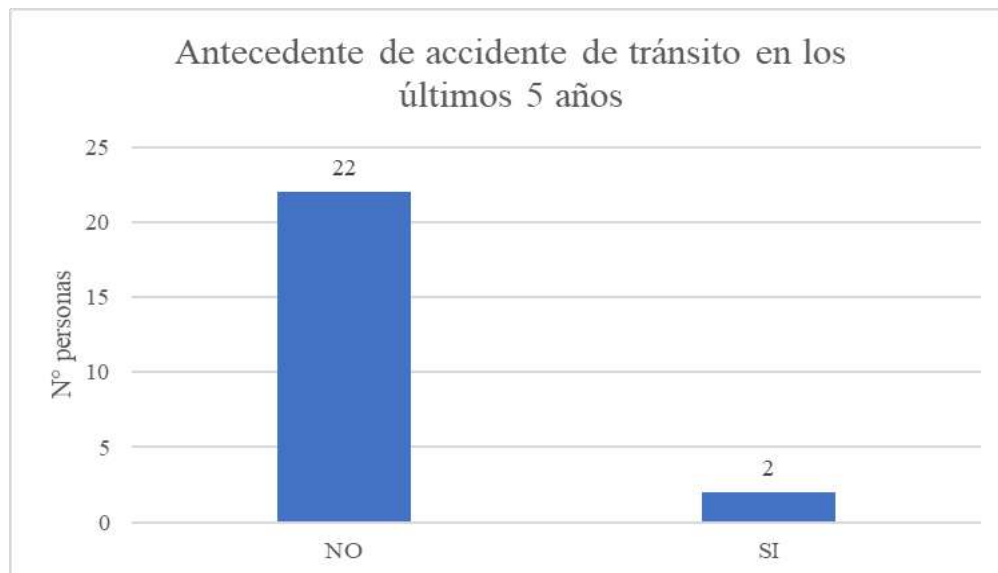
Gráfico 7. Experiencia en conducción.



Accidentalidad en los últimos 5 años

El análisis de la accidentalidad es importante para tener un referente respecto a los incidentes o accidentes ocurridos a las personas que desempeñan la actividad de conducción, bien sea como parte de su quehacer laboral o como medio de transporte para dirigirse a su vivienda y a otros lugares. En este orden de ideas, tenemos los siguientes resultados (Gráfico 8):

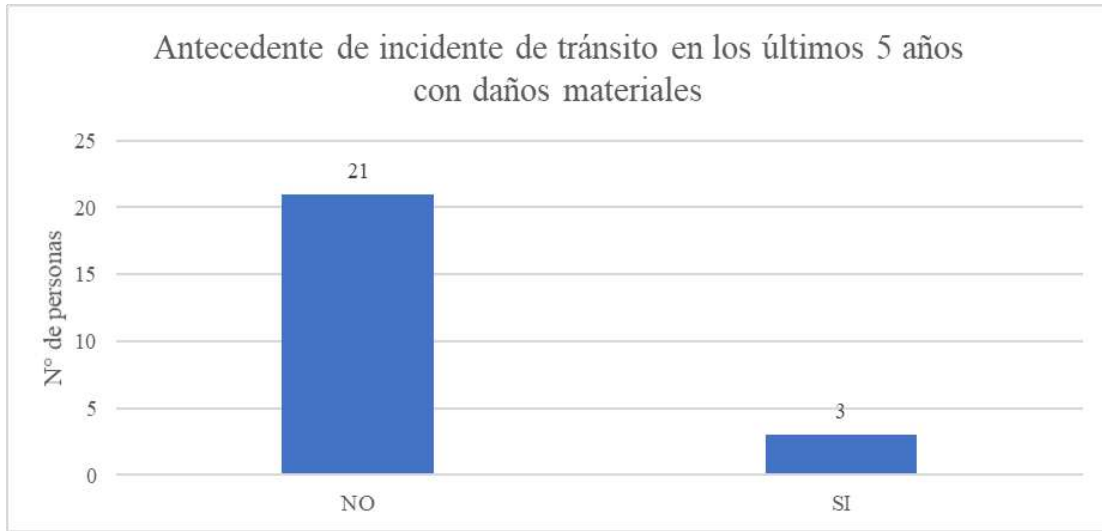
Gráfico 8. Antecedente de accidentes de tránsito en los últimos 5 años.



El 91,6% de las personas encuestadas manifiestan no haber presentado un accidente de tránsito en los últimos 5 años. El 8,4% restante refieren que, si han sido partícipes de accidentes de tránsito en el mismo periodo de tiempo y describen los eventos de la siguiente manera, “Atropellé un ciclista” y “Yo iba en el vehículo y 3 jóvenes se tragaron la señal de pare y me impactaron”. En cuanto a los hechos ocurridos, no hubo víctimas mortales, solo daños materiales sin lesiones a la salud.

Respecto al tema de incidentes (Gráfico 9), el 87,5% de las personas manifiesta que en los últimos 5 años no ha presentado ningún tipo de incidente que haya incurrido en daños materiales, mientras que el 12,5% restante respondió afirmativamente a este interrogante.

Gráfico 9. Antecedente de incidente de tránsito en los últimos 5 años con daños materiales.

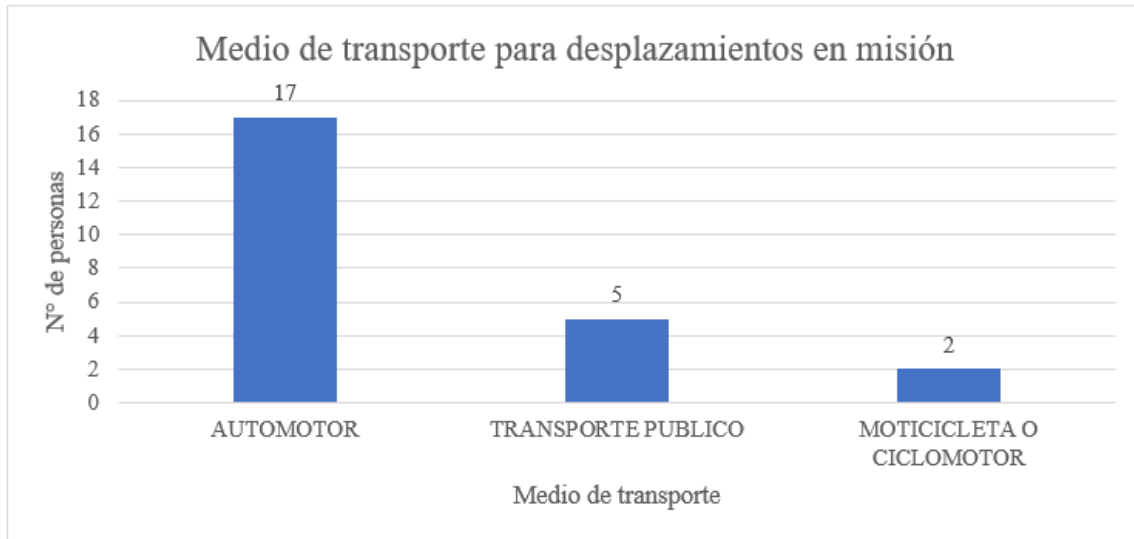


Con base en lo anterior, podemos inferir que el número de incidentes y accidentes de tránsito en los últimos 5 años se ha relacionado con el comportamiento humano, por lo cual aproximadamente 1 de cada 8 personas que laboran en la empresa han experimentado algún tipo de situación que incurre en eventos sin lesiones o consecuencias graves.

Desplazamientos en misión

El análisis de los desplazamientos misionales cobra importancia en el sentido mismo de la movilidad, ya que existe un factor de exposición y es necesario conocer la dinámica de los mismos desplazamientos para estimar las oportunidades de riesgo relacionada además con el pilar de infraestructura segura y vehículos seguros, realizando la debida verificación de los automotores a desplazar (Gráfico 10). A continuación, consideramos las siguientes apreciaciones:

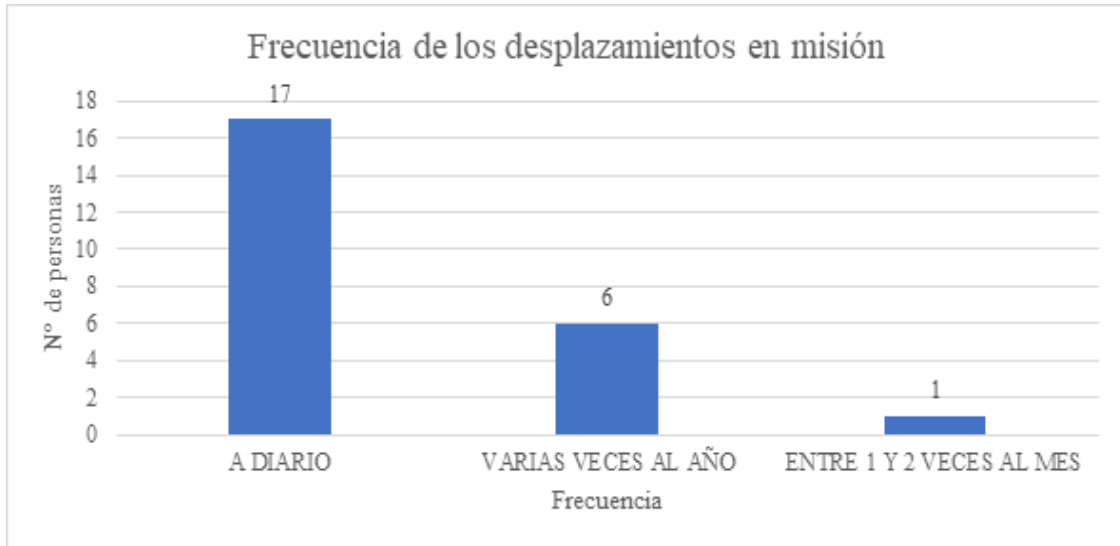
Gráfico 10. Medio de transporte para desplazamientos en misión.



En cuanto al medio de transporte para el desplazamiento en misión los trabajadores respondieron que un 71% utiliza un automotor para dichos desplazamientos, siendo esta la mayoría, seguido del 21% quienes refieren hacer uso del transporte público y solo 8% usan motocicleta o ciclomotor.

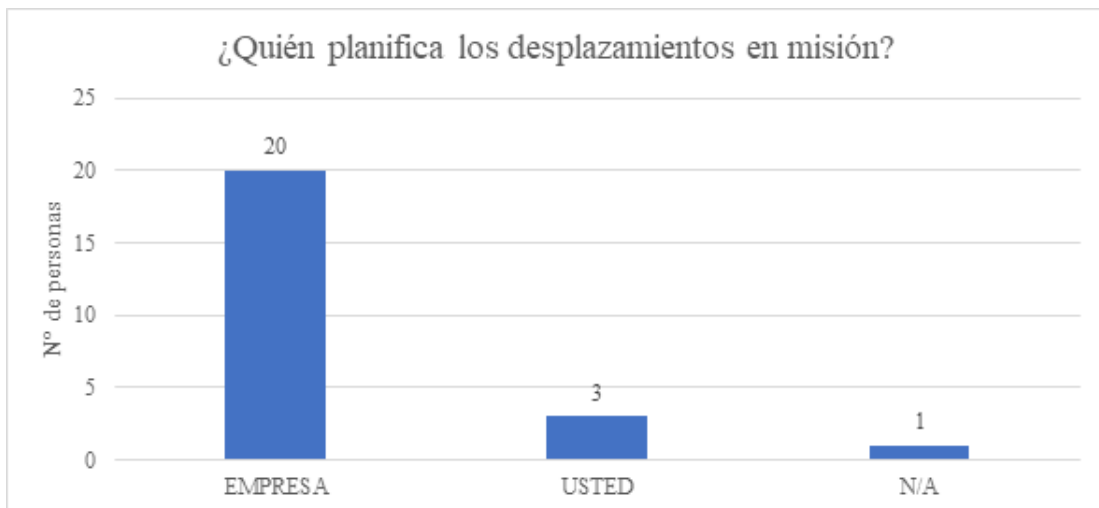
Por otro lado, tenemos que la frecuencia de los desplazamientos en misión se realiza en su mayoría a diario con un 71% referenciado en la encuesta, sin embargo, el 25% de los trabajadores refieren realizar este tipo de desplazamiento varias veces al año y solo un trabajador asegura hacerlo de 1 a 2 veces al mes (Gráfico 11).

Gráfico 11. Frecuencia de los desplazamientos en misión.



En cuanto a la planificación de los desplazamientos en misión (Gráfico 12) tenemos que la empresa con un 83,3% es responsable de estos, 12,5% lo hace el encuestado y solo el 4,2% en este caso una sola persona no conoce el responsable del mismo. este apartado es de gran importancia ya que estaría relacionado de forma directa la responsabilidad en caso de una eventualidad y la verificación del desarrollo de esta actividad en la empresa.

Gráfico 12. Planificación de desplazamientos en misión.



Para el apartado de propiedad del automotor (Gráfico 13), se halló que el 71% de los conductores en misión no manejan su propio vehículo y el 29% de estos si usa su propio vehículo, lo cual también indica un plan para el control del estado de aquellos automotores que no son de la empresa y que están bajo la responsabilidad del propietario, pero que a la vez cumple con los desplazamientos posiblemente designados por la empresa.

Gráfico 13. Propiedad del vehículo para los desplazamientos en misión.



Así como conocer la responsabilidad en la planeación de los desplazamientos en misión es importante, del mismo modo es pertinente tener en cuenta el tiempo de programación previa a dichos desplazamientos, esto nos permitirá estimar en qué tiempos las revisiones pertinentes para vehículos seguros deben realizarse, si se es posible realizar y bajo qué circunstancias psicológicamente expresas se encuentra el conductor para llevar a cabo la misión (Gráfico 14).

Gráfico 14. Tiempo de programación para desplazamientos en misión.



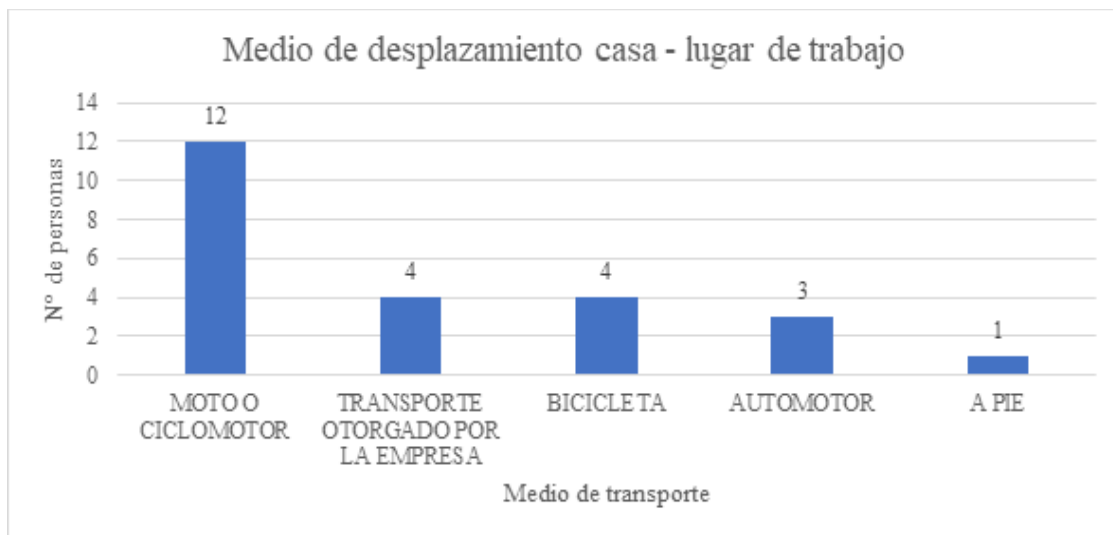
La encuesta arrojó que el 71% de los desplazamientos en misión son programados con 12 horas de anticipación al mismo, 13% señalan que se programan con 8 días previos, 8% de los encuestados respondieron que con una hora, 8 horas y 10 horas respectivamente, otro 8% asegura que con 15 días de anticipación se programan los desplazamientos, en el mismo sentido la encuesta arrojó que 4% de los trabajadores respondieron que los viajes en misión se programan con 2, 3, 14, y 24 horas previas respectivamente y otro 4% dijeron que con 1 y 2 días de anticipación se programan estos.

En el ejercicio de la encuesta se toma en cuenta además el rango de kilómetros recorridos por el profesional en labor de lo cual se relaciona que el 79% de los trabajadores recorren entre 500 km o más en sus desplazamientos de labor, el 12% recorre de 5 a 50 km, 4% recorre entre 100 a 200 km y entre 201 y 500 km lo recorre un 4% restante.

Desplazamiento casa - lugar de trabajo

Dentro del PESV es importante también estimar los desplazamientos de todos los trabajadores de casa al lugar de trabajo, que influyen todos los pilares reconocidos y abordados a lo largo del presente proyecto, por ello se toma referencia en la encuesta que arroja los siguientes datos (Gráfico 15):

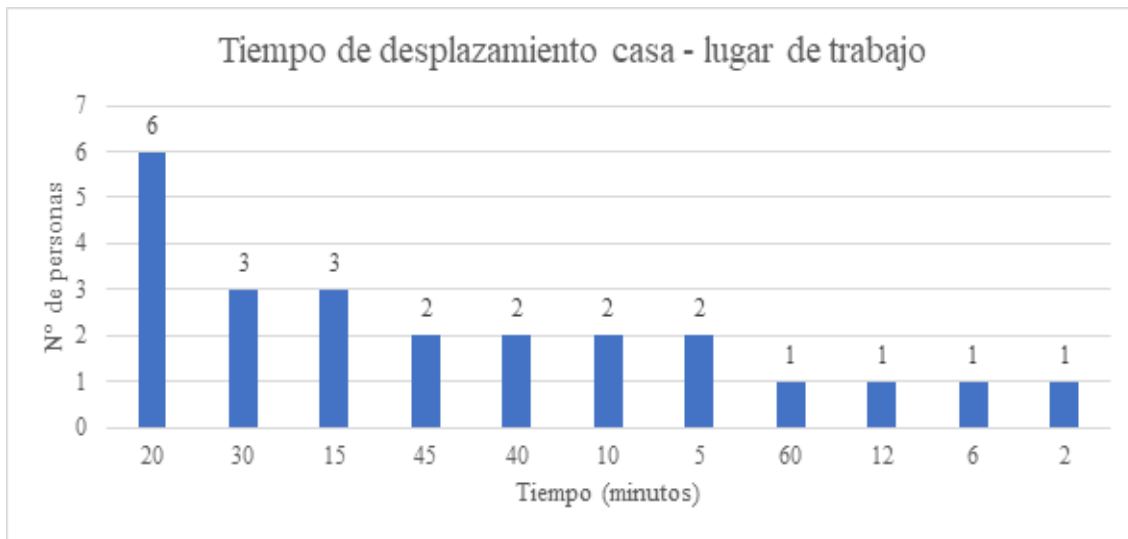
Gráfico 15. Medio de desplazamiento casa – lugar de trabajo.



En primera instancia se toma en cuenta el medio de desplazamiento que usan todos los trabajadores de cada al lugar de trabajo, para lo cual se obtuvo que el 50% de los trabajadores usan moto o ciclomotor, lo que indicaría una alerta ya que los índices de accidentalidad son mayores y más graves en moto. Seguido a esto tenemos que el porcentaje de trabajadores que usan el transporte otorgado por la empresa y quienes usan bicicleta es igual con un 16,7%, el 12,5% de las personas se desplaza en automotor propio y finalmente solo una persona, que corresponde al 4,1% va caminando de la casa a la empresa y de la empresa a la casa.

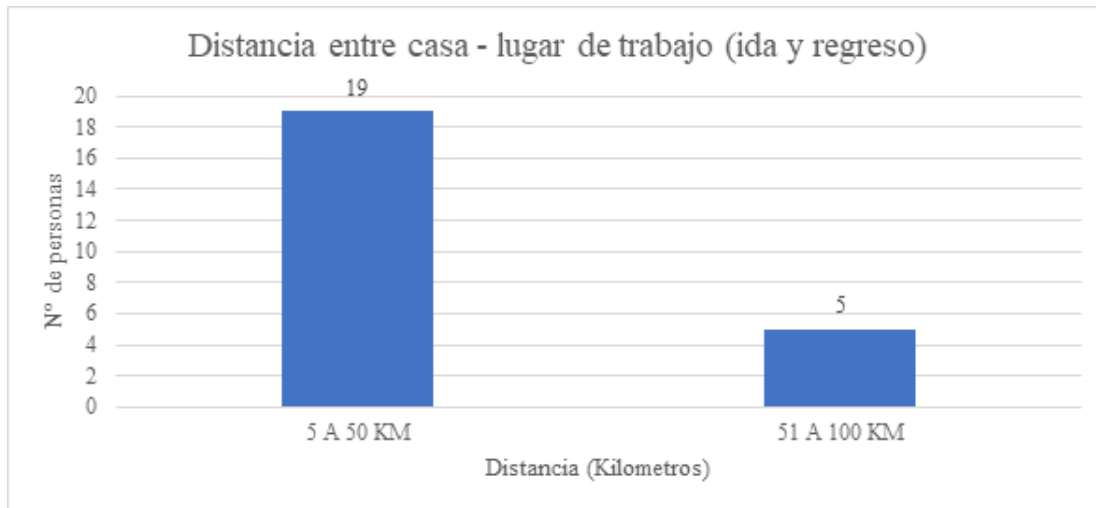
En cuanto al tiempo que los trabajadores gastan en desplazarse de la casa al trabajo (Gráfico 16), se obtuvo que 25% de los trabajadores gastan 20 minutos haciendo el recorrido, 13% de esta gasta 30 minutos y otro 13% se desplaza en 15 minutos, por otro lado 17% de los trabajadores dura 40 y 45 minutos desplazándose de su casa al trabajo, y otro 29% gasta entre 2 a 12 minutos llegando al trabajo desde su casa, y solo una persona con un 4%, se toma una hora para realizar el mismo desplazamiento.

Gráfico 16. Tiempo de desplazamiento casa – lugar de trabajo.



Finalmente, en este apartado se toma en cuenta la distancia entre el trabajo y la casa (Gráfico 17), referidas en dos medidas, de 5 a 50 km es la distancia para el 79% de los trabajadores y de 51 a 100 km es la distancia recorrida para el resto de los trabajadores indicada con un 21%.

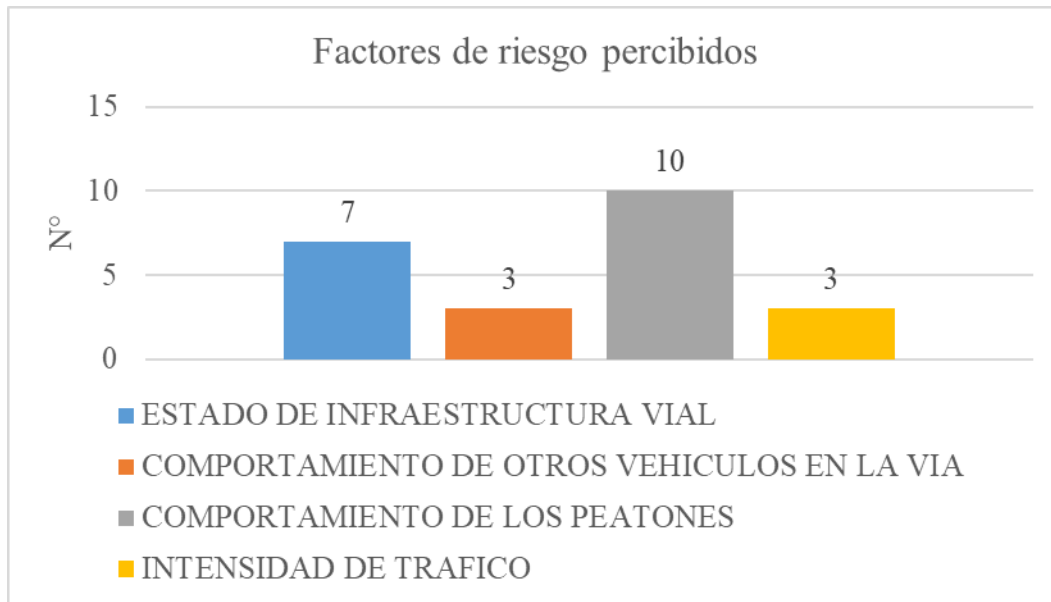
Gráfico 17. Distancia casa – lugar de trabajo.



Percepción del riesgo

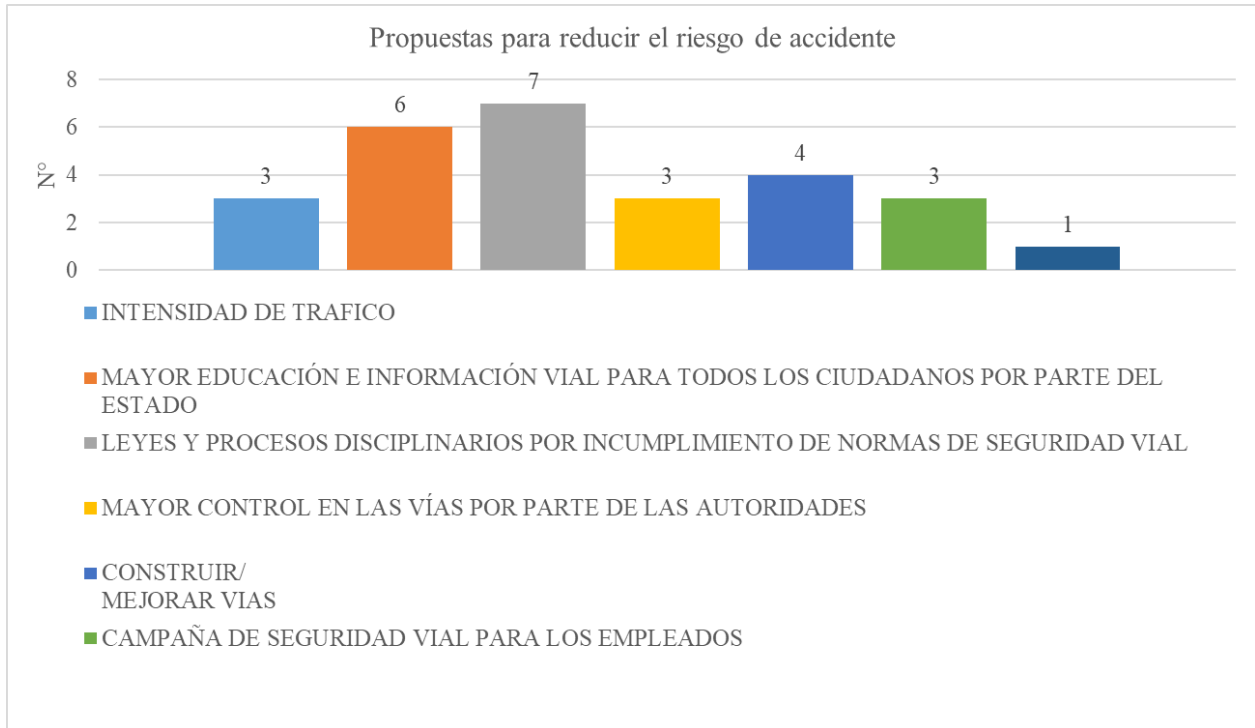
Para el último bloque de preguntas realizadas en la encuesta, se toma en consideración quizás uno de los más importantes aspectos, que es la percepción del riesgo. Este nos permite identificar los factores individuales que podrían favorecer la gestión del riesgo en las diferentes áreas del ejercicio de la empresa, para este apartado se toman en cuenta los factores de riesgo percibidos (Gráfico 18) y las propuestas para reducir el riesgo de accidente (Gráfico 19), descritas a continuación:

Gráfico 18. Factores de riesgo percibidos.



En la sección relacionada con los factores de riesgo percibidos se obtuvo que el 42% de los trabajadores perciben el comportamiento del peatón como el principal indicador de riesgo en la vía, seguido por un 29% de los trabajadores que relacionan el estado de las vías como un factor de riesgo, y 12,5% tanto para comportamiento de otros vehículos en la vía como para la intensidad del tráfico respectivamente. Hubo una persona que no dio respuesta a esta pregunta, la cual representa el 4% restante que no se observa en la gráfica.

Gráfico 19. Propuestas para reducir el riesgo de accidente.



En la última pregunta que se planteó se encontró que los trabajadores proponen para reducir el riesgo de accidente en un 29,2% la implementación de leyes y procesos disciplinarios por el incumplimiento de normas de seguridad vial, seguido de un 25% que señalan la necesidad de una mayor educación e información vial para todos los ciudadanos por parte del estado, por otro lado existen tres grupos con un 12,5% de los trabajadores cada uno que identifica la intensidad del tráfico, un mayor control en las vías por parte de las autoridades y la construcción de campañas de seguridad vial para los empleados respectivamente, también un 16.7% de los trabajadores consideran que construir o mejorar las vías ayudaría a reducir el riesgo en las vías y finalmente un 4,1% contestó que ninguna de las opciones anteriores serían una posible propuesta para la reducción del riesgo de accidente.

De acuerdo a los resultados de la encuesta aplicada, se procede a la realización de la evaluación del riesgo, la cual tiene un alcance amplio a todos los niveles de la organización. Esto

se realiza con el fin de priorizar los aspectos en materia de seguridad vial para dar paso a la gestión o intervención de estos y así contribuir a la prevención de riesgos en materia vial.

Resultados

Fortalecimiento Institucional

Para dar cumplimiento a lo establecido normativamente (Res. 1452 de 2021) respecto a la conformación y estructura del PESV, se debe iniciar por conformar un comité de seguridad vial. Este comité está integrado por un director, coordinador y secretario, con sus respectivos suplentes, con el objetivo de velar por el cumplimiento del PESV. En este orden de ideas, sus funciones se basan en el liderazgo de estrategias en materia de seguridad vial, intervención de oportunidades encontradas en hallazgos y monitoreos de seguridad, fomentar la participación de los trabajadores y gestionar la financiación para llevar a cabo las medidas que haya que tomar. Actualmente la empresa SERVIGALO S.A.S cuenta con Comité de Seguridad Vial conformado por el director Administrativo y Operacional, Coordinador de Transporte y mensajero (integrante también del COPASST - Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo) según acta del día 1 de octubre de 2021 (Ver Anexo 2).

La empresa cuenta con el documento “Roles, Responsabilidades y Autoridades del Sistema de Gestión Integral” (2022), en el cual se incluyen las siguientes responsabilidades y comportamientos para la gestión de seguridad vial:

Gerente General y Comercial:

- Suministrar los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades de seguridad vial y seguridad y salud en el trabajo.
- Garantizar la consulta y participación de los trabajadores en la identificación de los peligros y control de los riesgos, así como la participación a través del comité o vigía de Seguridad y Salud en el trabajo.

- Garantizar la disponibilidad de personal competente para liderar y controlar el desarrollo de la seguridad vial y la seguridad y salud en el trabajo.
- Garantizar un programa de capacitación acorde con las necesidades específicas detectadas en la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos.
- Acudir a las actividades de formación y/o capacitación externa o interna que programe la empresa en temas de Seguridad Vial y Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.

Líderes de Proceso:

- Participar en la actualización de la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos.
- Participar en la construcción y ejecución de planes de acción.
- Colaborar y velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas en el compromiso de autocuidado, el reglamento Interno de Trabajo, el Plan Estratégico de Seguridad Vial y el Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial.
- Promover la adopción de conductas seguras en la ejecución de los roles viales, tanto a nivel personal como por parte de su personal a cargo.
- Acudir a las actividades de formación y/o capacitación externa o interna que programe la empresa en temas de Seguridad Vial y Seguridad y Salud en el Trabajo.

Comité de Seguridad Vial:

- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción para cada uno.

- Promover la prevención de accidentes de tránsito.
- Planificar, organizar, apoyar y/o dirigir las capacitaciones a conductores y demás actores viales de la empresa.
- Informar a la alta dirección sobre las acciones y programas llevados a cabo y los pendientes de ejecución.
- Promulgar y promover el cumplimiento de la Política de Seguridad Vial en todos los niveles de la organización.
- Gestionar los recursos para cumplir con el Programa de Seguridad Vial y hacer seguimiento a los indicadores.
- Apoyar la investigación de los incidentes y/o accidentes de tránsito.

Trabajadores:

- Cumplir con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
- En caso de sufrir accidente de trabajo y/o accidente de tránsito en cumplimiento de sus funciones deberá informar inmediatamente, con el fin de realizar procedimiento pertinente en Seguridad Vial y Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Adoptar conductas seguras en la ejecución de los roles viales, tanto en desplazamiento en misión como en la vida cotidiana.
- Adicionalmente, es responsable de identificar, mitigar e informar los riesgos que sean probables y/o potenciales relacionados con sus funciones y responsabilidades.

Vehículos Seguros

SERVIGALO S.A.S cuenta con los siguientes vehículos para la prestación del servicio de transporte público terrestre de pasajeros (Tabla 6).

Tabla 6. Parque automotor.

CLASE	MARCA	PLACA	MODELO	Nº CHASIS	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD SILLAS	TARJETA DE OPERACIÓN
Bus	Volkswagen	SQF588	2015	9532D52R8FR506147	Diesel	40	225069
Bus	Volkswagen	SQF586	2015	9532D52R0FR506143	Diesel	40	225068
Bus	Volkswagen	SQF584	2015	9532D52R0FR505347	Diesel	40	225067
Bus	Volkswagen	SQF604	2015	9532D52R6FR440116	Diesel	32	225071
Bus	Volkswagen	SQF603	2015	9532D52RXFR439955	Diesel	32	225070
Bus	Volkswagen	SQF602	2015	9532D52R3FR508064	Diesel	32	225076
Bus	Chevrolet	TRF208	2006	9GCNPR71X6B007184	Diesel	31	225073
Bus	Internacional	TSG761	2008	3HVBFAAN18N694069	Diesel	44	225074
Bus	Internacional	SKR273	2007	3HVBFAAN17N485512	Diesel	39	225066
Bus	Internacional	TPX775	2007	3HVBFAAN17N485516	Diesel	44	225072
Bus	Volvo	UYS621	2005	9BVR6C4175E357691	Diesel	45	225075
Bus	Chevrolet	SKR021	2000	9GCM7T1J0YB010507	Diesel	37	225092

Los vehículos cuentan con botiquín y extintor para proporcionar una respuesta ante emergencias, estos elementos son sometidos a inspección mensual a cargo de miembro del COPASST.

La empresa planea y ejecuta actividades de inspección y mantenimiento para los vehículos con el fin de procurar la seguridad de su personal y los usuarios de los mismos, además de la preservación de los vehículos, para tal fin cuenta con un Formato de Chequeo pre operacional el cual debe ser diligenciado diariamente por el conductor, Formato de inspección de vehículos mensual el cual debe ser diligenciado por Coordinador de Transporte o miembro del COPASST, Convenio con el Centro Diagnóstico Automotor de Tuluá para revisiones bimestrales.

Procedimiento de Mantenimiento de Vehículos:

El procedimiento de mantenimiento de vehículos que implementa la empresa tiene como objetivo establecer las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de la empresa para prevenir cualquier tipo de accidente de tránsito y garantizar su operación, esto a su vez implica todas las actividades llevadas a cabo en el proceso de gestión operativa de los vehículos propios y los controles realizados a los vehículos de convenio. Cabe mencionar además que solo son aceptados los vehículos que, con los requerimientos de la empresa, la revisión técnica del mismo vehículo y los que se encuentren bajo normatividad vigente del ministerio de puertos y transportes. estos a su vez están adheridos a los requisitos de ley que competen las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, SOAT (Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito), cinturones de seguridad, extintores, botiquín, estado de orden y aseo del vehículo y revisiones del estado mecánico y eléctrico del vehículo.

Los responsables del desarrollo del procedimiento y cada una de sus etapas son los coordinadores de transporte y los conductores, quienes llevan a cabo la supervisión de los mantenimientos y la verificación diaria previa al préstamo del servicio y el estado del vehículo.

Mantenimiento Preventivo:

La empresa ha definido las siguientes actividades de mantenimiento preventivo con el ánimo de promover la movilidad segura para conductores, pasajeros y demás actores viales:

- Revisiones bimensuales: las cuales se llevan a cabo cada 60 días, en el Centro de Diagnostico Automotor de Tuluá (CDAT), que tiene como finalidad identificar las posibles fallas y el estado del vehículo, en caso de presentar alguna inconsistencia se

lleva a reparación en un taller especializado para finalmente volver al CDAT y corroborar que es apto.

- Alistamiento diario: el cual está a cargo del conductor de cada vehículo de forma diaria, la revisión es tanto mecánica como eléctrica
- Revisión técnico mecánica: la revisión técnico mecánica es realizada cada 12 meses en el CDAT, se tienen en cuenta el funcionamiento y la emisión de gases, dicha información es suministrada en el software de la empresa dentro de la hoja de vida de cada vehículo.

Mantenimiento Correctivo:

La actividad de mantenimiento correctivo depende del daño o falla del vehículo, se programa la reparación y se determina si esta es resultado de una falta de mantenimiento preventivo, descuido, accidente, desgaste normal del vehículo o fallas inesperadas y se verifica su ejecución y la eliminación de la causa de la falla, finalmente se suministra la información en la base de datos de la empresa.

- Requerimiento de repuestos e insumos: se realiza la solicitud de compra de insumos, con proveedores aprobados teniendo en cuenta los requerimientos de calidad y seguridad de los elementos.

Formato Chequeo Pre operacional (periodicidad diaria):

En caso de detectar fallas o deficiencias en los siguientes elementos no se debe operar el vehículo: frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas, sistema de escape de gases, llantas, conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos (Ver Anexo 3 y 4).

Comportamiento Humano

Este es quizá el componente más importante a intervenir dentro de los 5 pilares que componen el PESV. Inicialmente, se debe contar con un equipo de selección idóneo para la contratación de personal, teniendo en cuenta que las labores que desempeña el conductor y los demás actores viales son de suma responsabilidad al momento de prestar el servicio o llevar a cabo sus actividades en las vías por donde transitan.

En segundo lugar, se debe realizar un examen de ingreso que tenga énfasis en detección de problemas osteomusculares, pruebas psicotécnicas acordes al cargo a aplicar, audiometría, optometría y exámenes de laboratorio en los cuales pueda detectar alteraciones que eleven el riesgo cardiovascular, todo lo anterior aterrizado a lo que se incluye en el profesigrama de la empresa.

Actualmente, el proceso de selección se conforma de un paso a paso estructurado que inicia con la revisión de hojas de vida que cumplan con el perfil requerido, seguido de verificación de antecedentes judiciales y disciplinarios, previo a la citación a entrevista. Una vez culminado este paso, y si se decide que la persona es la indicada para el cargo, se procede a la realización de exámenes médicos, que incluyen la prueba psicosenométrica en el caso del cargo de conductor. Se realiza la recepción de documentos, se hace la contratación de manera formal, que incluye la afiliación a seguridad social. Finalmente se continúa con el proceso de capacitación y entrenamiento según sea el caso.

Una vez establecido el ingreso de un conductor a la operación, se debe realizar una revisión exhaustiva de la documentación legal requerida. Para esto, se debe remontar a la revisión de licencia de conducción, certificaciones laborales, antecedentes de multas por infracciones de tránsito, hoja de vida con referencias incluidas, entre otros. Posterior a ello, se

inicia un plan de capacitaciones con el trabajador, que permita contextualizar las diversas situaciones a las cuales puede enfrentarse, evaluación de peligros y riesgos, roles a cumplir como actor vial, análisis de factores de riesgo, atención a víctimas, actuación frente a un evento en la vía, entre otros.

En este orden de ideas, se debe divulgar a todos los actores viales de la empresa:

- Política de prevención de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas (SPA): periodicidad anual, debe contener los deberes de los trabajadores, procedimiento para toma de muestras cuando sea requerido, promoción de hábitos de vida saludable, promoción de no consumo de alcohol ni SPA.
- Política de seguridad vial: periodicidad anual, debe contener estándares de seguridad, alcance de la política, desarrollo del sistema de gestión en materia de prevención de riesgos y peligros en la vía.
- Política de uso de cinturón de seguridad: el cual debe ser usado de forma permanente durante el recorrido del vehículo, aún si el desplazamiento implica poco tiempo. Además, se debe garantizar el óptimo estado de los cinturones para su uso correcto.
- Política de no uso de equipos móviles mientras se conduce: los equipos electrónicos no deben ser usados mientras se realiza la actividad de conducción, debido a los riesgos de accidentalidad que conlleva por las distracciones generadas.
- Política de regulación de la velocidad: varía de acuerdo a las condiciones de la vía, además si se trata de carreteras nacionales y departamentales o urbanas.
- Política de regulación de horas de conducción y de descanso: esta política aplica a los conductores dado que por cada 2 horas de conducción se debe realizar una pausa de 15 minutos, y esto sumado a que su tiempo de descanso diario debe ser de 8 horas como

mínimo, con el fin de garantizar su bienestar mental sin alteraciones en el patrón de sueño.

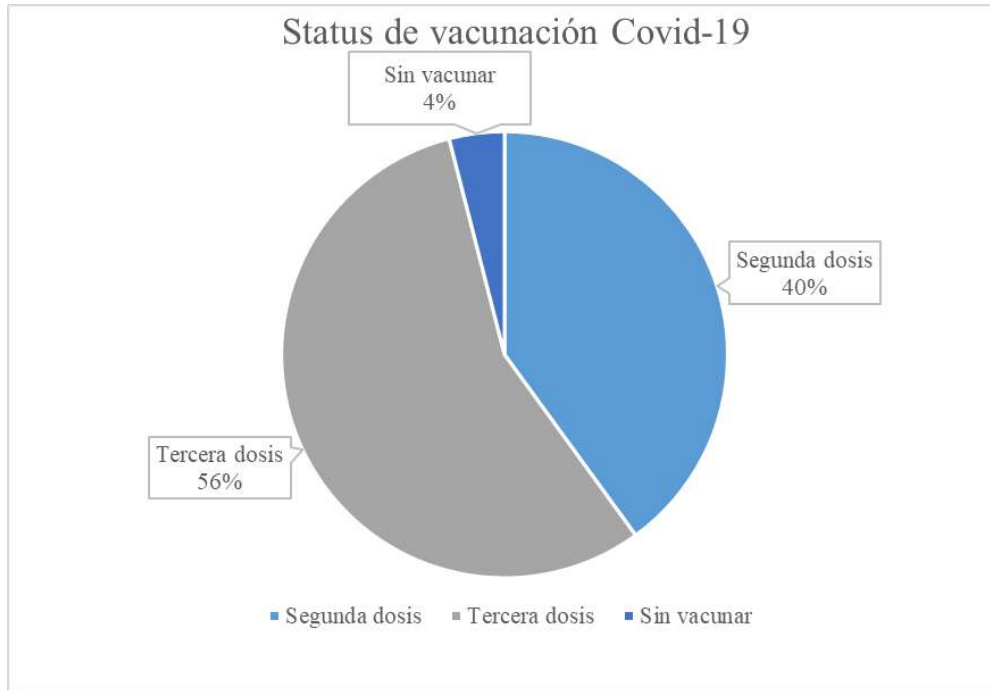
- Política de señalización y demarcación: esta política aplica hace alusión principalmente a la demarcación en las áreas internas de la empresa donde se requiera, teniendo en cuenta el tránsito de los otros actores viales y las precauciones que se deben tomar respecto a ellos.
- Política de uso de elementos de protección personal: en los casos que aplique, esta debe cumplirse de acuerdo a los EPP entregados al trabajador según los riesgos de su actividad.

Con el fin de velar por la seguridad y salud de las personas, y teniendo en cuenta la emergencia sanitaria a nivel mundial a causa de la pandemia por Covid-19, se han adoptado medidas de bioseguridad. Dichas medidas se llevan a cabo por medio de la aplicación de los protocolos de bioseguridad establecidos por la empresa y acorde a lo estipulado por el Ministerio de Salud.

La empresa ha definido el procedimiento de bioseguridad COVID, en el cual se indica que los conductores deben realizar actividad de limpieza y desinfección de vehículos y registrar en el formato destinado para tal fin, por otra parte, la empresa ha promovido la salud de sus trabajadores informando sobre jornadas de vacunación frente al Covid-19 y actualmente el 96% de la población trabajadora cuenta con esquema de vacunación completo (Gráfico 20).

Asimismo, dando cumplimiento a la normatividad vigente tanto trabajadores como pasajeros deben usar tapabocas al interior de los vehículos hasta nueva orden.

Gráfico 20. Status de vacunación COVID-19.



Dada la responsabilidad y el riesgo que conlleva la conducción de vehículos es indispensable que los conductores desarrollen comportamientos seguros y aumenten su conciencia con respecto al desarrollo de la actividad de manera segura y eficiente, para esto se establece el Plan de Capacitación Anual con sus respectivos indicadores (Ver Anexo 5).

Infraestructura Segura

Para el siguiente apartado se toman en cuenta las estructuras internas y externas en las que se desarrolla el ejercicio de la empresa, considerando:

- Infraestructura interna

Dentro de este apartado se toma en cuenta la señalización de las zonas de tránsito de los automotores, teniendo en cuenta las zonas de recogida y descargue de personal, en la cuales no

exista ningún tipo de interferencia con las zonas normal de tránsito peatonal de la misma, también es importante contar con buena iluminación, señalización de límites de velocidad y horarios de operación establecidos del tránsito vehicular. para lo cual además es necesario establecer acciones de mantenimiento dentro de las políticas internas de la empresa que sean acordes con los reportes periódicos realizados por el encargado.

- Infraestructura externa

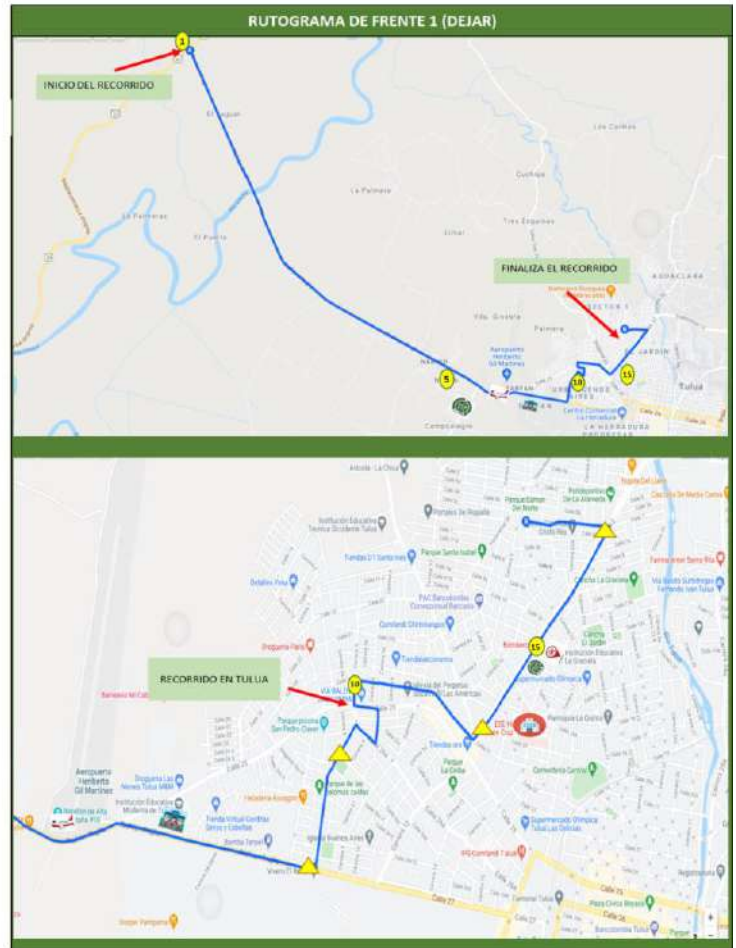
Debido a que el ejercicio de la empresa es mayormente en rutas externas por su objetivo de transporte de pasajeros, se tienen en cuenta las rutas externas por las que se transita, considerando que no existe un control absoluto sobre ellas, se cuenta con formato para registro de auto reporte de condiciones o actos inseguros, lo cual permite a los conductores registrar condiciones que representen un riesgo en el desarrollo de su labor ejemplo: el estado de las vías. La empresa ha diseñado rutogramas para establecer los puntos críticos o que pueden constituir un riesgo en el desplazamiento, para luego ser socializado con los conductores y se establecerán rutas alternas en caso de una emergencia o complicación, además se podría implementar un sistema de rastreo tecnológico que permita el seguimiento de las rutas.

Finalmente, a través de la gerencia se podría gestionar comunicación con los organismos gubernamentales (INVIAS - Instituto Nacional de Vías) para posible apoyo y recuperación de alguna vía que requiere con prontitud intervención.

Actualmente desde la empresa se cuenta con el uso de rutogramas con marcación de los puntos críticos, los puntos escolares, estaciones de policía entre otros y una aplicación que permite rastrear el tráfico de los conductores. Para evidencia se adjuntan el modelo de los rutogramas (Figura 2):

Figura 2. Rutograma.

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02 VERSION: 0 FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Frente 2 (dejar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO: 06:10 a.m./10:00 m./10:10 p.m.		HORA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN: 07:30 a.m./3:30 p.m./11:30 p.m.			
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
# PARADERO	FRENTE 2	TIPO PARADERO			
1	EL SAMAN (RIOFRIO)				DEJAR
2	PIEDRA PINTADA (RIOFRIO)				DEJAR
3	EL ENCUENTRO (RIOFRIO)				DEJAR
4	PARADOR NARIÑO				DEJAR
5	PANADERIA OTOPAN NARIÑO				DEJAR
6	CARRERA 1 OESTE No. 26-157				DEJAR
7	CORRIDOR 1 OESTE No. 26-157 (DIRECCION TU SAMAN)				DEJAR
8	CARRERA 1 OESTE No. 26-D-09				DEJAR
9	CARRERA 3 OESTE No. 26-A-14				DEJAR
10	CARRERA 3 No. 24-23				DEJAR
11	CALLE 24 IGLESIA DE LAS AMERICAS				DEJAR
12	CALLE 24 No. 19-71				DEJAR
13	TRANSVERSAL 12 No. 23-23 (MEGAMOTOS)				DEJAR
14	TRANSVERSAL 12 (CAI DE POLICIA)				DEJAR
15	TRANSVERSAL 12 No. 21-35 (BOMBEROS)				DEJAR
16	CALLE 6 No.23 A 35				DEJAR
17	CARRERA 22 No. 7-26				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 17 la via es pavimentada En la salida de la hacienda del ingenio carmelita hay aproximadamente de 2KM a 4 KM de via desbaldada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion Entre paradero 5 y 6: Cai de policia transversal 12 (Transversal 12) Paradero 6: Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35) Entre Paradero 13 y 14: Institucion educativa San pedro claver (C. 25 #1a Oeste-45 a) Entre paradero 22 y 23: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrío) Entre paradero 15 y 16: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrío) Entre paradero 15 y 16: Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
CONVENCIONES:					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA DON DEBE SER CULTE	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



Atención a Víctimas

Una vez ocurre un accidente de tránsito es importante verificar el estado de salud de las personas que están implicadas. Es por esto, que la atención a víctimas es importante para el restablecimiento de las condiciones físicas y psicosociales iniciales, que incluye atención prehospitalaria (primeros auxilios), primeros auxilios psicológicos y comunicación con los entes responsables para la atención en materia de salud (ambulancia, bomberos, defensa civil) y de atención en la vía pública (policía de carreteras, tránsito, servicio de grúa, etc.).

Este pilar dentro de los componentes del PESV incluye otras acciones que se deben ejecutar en materia de gestión pública, como lo es la implementación de un sistema de vigilancia en salud pública enfocado en accidentes de tránsito y la inclusión en programas educativos y laborales a personas con secuelas de accidentes de tránsito. Además, se busca unificar la clasificación de lesiones (triage) para accidentes de tránsito en atención prehospitalaria y hospitalaria. En este orden de ideas, poder unificar las rutas de atención a víctimas, mejorar el acceso a programas de terapia ocupacional, potenciar la reestructuración de programas educativos y de formación para el trabajo posterior a la ocurrencia del accidente.

Por consiguiente, la empresa busca no solo dar cumplimiento a una capacitación por cumplir, sino formar a sus trabajadores, especialmente a los conductores para asumir las diversas situaciones que se puedan presentar en el transcurso de un accidente de tránsito. Es por esto que han diseñado el curso “Primer Respondiente”, el cual busca desarrollar habilidades y competencias en materia de atención a víctimas de accidentes de tránsito, protocolo a seguir en caso del evento, números telefónicos en caso de emergencia, acciones a seguir y lo que no se debe hacer en caso de accidente (Ver Anexo 6).

En continuidad con lo anterior, se añade también al plan de capacitaciones el manejo y revisión de extintores. Se incluyen entonces en la capacitación temas relacionados con los factores requeridos para la generación del fuego (oxígeno, combustible y calor), clases de extintores (A, B, C, D), agente extintor y agente expulsor. Todo esto basado en la Norma Técnica Colombiana - NTC 2885, sobre extintores portátiles contra incendios (Ver Anexo 7).

- Primeros auxilios psicológicos.

Un evento siniestral es posiblemente un hecho que marque la vida de cualquier ser humano, además en el momento que ocurre puede traer como consecuencia reacciones graves y desencadenar estrés postraumático, por lo cual se propone la capacitación a los conductores y los usuarios de los vehículos más frecuentes el manejo y aplicación de los primeros auxilios psicológicos con la intencionalidad de llevar a cabo una primera asistencia y estabilidad emocional a la hora del evento mientras llegan los organismos de socorro.

Los primeros auxilios psicológicos (PAP) es aquella técnica de apoyo humanitario en el momento de una situación de crisis dada por un evento traumático, estos permiten brindar seguridad física y emocional, al tiempo que estabiliza y ayuda a facilitar el afrontamiento, disminuyendo el impacto psicológico que puede generar un siniestro vial.

Para la aplicación de estos se consideran algunos tiempos, los primeros 15 minutos después del siniestro vial: en el lugar del siniestro vial, 15 minutos después del siniestro vial. Durante el traslado, 72 horas posteriores al siniestro vial. En el centro de salud o domicilio. sin embargo, se deben tener en cuenta algunos aspectos antes de aplicar PAP, ser consciente de contar con las herramientas para brindar el apoyo, realizar una autoevaluación sobre el momento que está viviendo, informarse muy bien de lo sucedido, cuestionarse si es necesario brindar los primeros auxilios psicológicos, escuchar activamente y estar muy atento y tener en cuenta en qué estado emocional se puede encontrar la persona.

Discusión

En el año 2021, según el balance de siniestralidad descrito por la ANSV, se prendieron las alarmas en el tema de seguridad en las vías, siendo el año con mayor número de siniestros viales en las últimas décadas en el país, lo cual dificultó el logro de la meta establecida para la reducción de accidentalidad vial y condujo a un análisis profundo que aborda, desde dónde actuar y con qué herramientas. En este proceso, el Estado y los organismos competentes han realizado un máximo esfuerzo en buscar las mejores alternativas y desde la norma marcar las estrategias correspondientes para disminuir las cifras y mejorar la circulación en las vías. Partiendo de este escenario se establecen estrategias que pueden generar mayor control social, dicho de otro modo, desde donde existan mejores posibilidades de impacto social en los actores viales.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial ha ido trascendiendo con los años normativamente hablando, además, se ha evidenciado cómo la legislación que regula al país en materia de seguridad vial y los requerimientos a las empresas del sector transporte, particulares y demás actores viales se han hecho más robustas, e incluso más complejas para garantizar la vida y mitigar la ocurrencia de eventos siniestrales en todos los sectores del territorio colombiano.

Como empresa recae gran responsabilidad social, por lo cual, y de acuerdo con el Decreto 1503 de 2012 toda empresa que desarrolle actividades basadas en la movilidad debe contar con el cumplimiento de los lineamientos para la elaboración del PESV, esto con el objetivo de homogeneizar los procesos, ordenarlos de acuerdo a lo estipulado y poder llevar un mejor control de acuerdo a los estándares establecidos. En este orden de ideas, todas las entidades o empresas tienen la responsabilidad de desarrollar y emplear un PESV que a su vez estará articulado con el

Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo, con el fin de preservar la salud, bienestar y seguridad de sus colaboradores y la sociedad en general, mediante la aplicación de buenas prácticas en la vía.

En concordancia con lo anterior, el gobierno busca generar cultura incentivando la corresponsabilidad en la gestión del riesgo de la seguridad vial desde las organizaciones a través del Decreto 1252 expedido en el año 2021 y el artículo 110 del Decreto Ley 2106 del 2019, en lo relacionado con los PESV. Las empresas deben adoptar estos ajustes a su modelo organizacional.

Durante el proyecto desarrollado, se pudo evidenciar que con cierta frecuencia (aproximadamente cada 2 años) se expiden nuevos decretos que modifican leyes o resoluciones en materia de seguridad vial. Para garantizar el debido cumplimiento de la normatividad, es necesario generar una línea base, que permita el desarrollo del contenido del PESV. Basado en ello, el presente proyecto tiene como fundamento la implementación de los 5 pilares y los 24 pasos, los cuales se abordan desde un comienzo.

Se establece la guía para la gestión desde el fortalecimiento de la empresa, el impacto que se debe generar en talento humano y la motivación al mismo, el respectivo ejercicio de verificación de la materia prima para llevar a cabo la actividad económica de la empresa, la infraestructura cumpliendo un papel importante en el día a día de la movilidad y la atención a los afectados ante un posible evento siniestral; es por ello que se parte de la integralidad del proceso en el marco de la gestión del riesgo.

Debido a esto, la discusión cobra importancia en la medida que debe ser interpretada y aplicada la norma de acuerdo a las necesidades de la empresa en el desarrollo de sus actividades en la vía. La empresa SERVIGALO S.A.S, en el desarrollo de la actividad económica debe

adoptar la normatividad vigente en materia de movilidad vial y actualizar las directrices y procedimientos que permitirán la gestión del riesgo en las vías.

Durante el proceso de ejecución del proyecto se lograron identificar condiciones (por ejemplo: número de personal, convenios, registros de incidentes y accidentes de tránsito, plan anual de capacitaciones) que a través de los años requieren la implementación de medidas necesarias aplicadas principalmente a la organización y desde el talento humano, que, aunque sin registro de algún evento de siniestralidad, no restan importancia.

Conclusiones

- Para la ejecución del proyecto se realizó la revisión de la matriz de identificación de peligros y evaluación de riesgos, encontrando que el riesgo vial para el rol de conductor es muy alto, dado el nivel de exposición y que la peor consecuencia que se puede presentar es la muerte. Aunque no se han registrado accidentes de tránsito en los últimos 2 años, es un indicador con nivel de riesgo “No Aceptable” que requiere intervención y control continuo.
- Se evidenció que los principales factores de accidentalidad en el municipio de Tuluá están asociados al componente humano (hacer caso omiso a normas y señales de tránsito, impericia en la conducción, transitar en contravía), seguido de la realización de maniobras sin precaución. El número de muertes secundarias a accidentes de tránsito es menor en relación a las cifras de defunciones a nivel nacional por la misma causa. Y, aun así, la accidentalidad en Tuluá sigue siendo significativamente baja en comparación con el total en el departamento del Valle del Cauca.
- Con base en los lineamientos estipulados por la guía para el PESV nacional, se establecieron las estrategias encaminadas al abordaje de cada uno de los factores que influyen en la gestión para la seguridad vial y la mitigación de la accidentalidad, en concordancia con la Resolución 1565 de 2014, partiendo de los 5 pilares y en articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo y la metodología del ciclo *Deming* o PHVA. Teniendo en cuenta los factores de riesgo evidenciados en Tuluá, la empresa realizó la revisión y ajuste de objetivos de seguridad vial, actualización de roles y responsabilidades y la definición del plan anual de capacitaciones, de acuerdo a las necesidades actuales de la empresa y del municipio.

- De acuerdo a la normatividad que se revisó, las pautas estipuladas por la ANSV y las necesidades propias de la empresa, se diseñó el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2022. Para esto, se realizó el diagnóstico en seguridad vial aplicado a todos los colaboradores, se actualizó el marco legal de la empresa en cuanto a seguridad vial y se logró la integración de los 5 pilares y 24 pasos del PESV como parte del producto final (Ver Anexo 8).

Recomendaciones

A la empresa SERVIGALO S.A.S.:

- Crear una política empresarial dirigida al Comité de Seguridad Vial y al área de Seguridad y Salud en el Trabajo, que garantice el cumplimiento de la empresa en el marco de las políticas nacionales para la movilidad y la implementación de las mismas en el PESV, el cual deberá ser revisado y/o actualizado cada vez que sea pertinente.
- Evaluar la comprensión de las políticas establecidas y divulgadas al personal, mediante la aplicación de un cuestionario una vez finalice la capacitación y/o divulgación de las mismas.
- Fomentar el interés de adquirir certificado de competencias en el SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje) como “Conductor de transporte público”, en conductores que realicen rutas de transporte escolar.
- Instalar en los vehículos sensores de proximidad y cámaras en la cabina del conductor, para facilitar la visibilidad y control de actos inseguros respectivamente.
- Definir zona protegida en caso de emergencias con entidad de medicina ambulatoria, con el fin de ampliar cobertura de atención médica integral según las vías indicadas en los rutogramas.
- Reportar las deficiencias y/o anomalías detectadas en la infraestructura vial tanto al Departamento de Movilidad de los municipios de Tuluá y Riofrío, por medio del correo electrónico *movilidad@tulua.gov.co* y *contactenos@riofrio-valle.gov.co*, respectivamente. Así como a INVIAS (Instituto Nacional de Vías) mediante la página web *https://www.invias.gov.co/* en la opción “Atención al Ciudadano” y luego “Peticiónes, Quejas, Reclamos y Denuncias”.

- Incluir un profesional en psicología dentro de los procesos de selección con el fin de mejorar la captación de talento humano idóneo, así como contribuir en la formación y capacitación del personal, generando mayor impacto en el proceso de gestión de conocimiento y creación de cultura vial.

A la Universidad de Manizales:

- Incluir en el programa de Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo una cátedra en Gestión de la Seguridad Vial en el contexto laboral.
- Establecer y/o actualizar PESV o Programa de Movilidad Segura en de la Universidad, teniendo en cuenta el flujo continuo de vehículos al interior de las instalaciones, al tiempo que se mejoran las vías internas del plantel educativo (tipo de piso, señalización y/o demarcación, barreras de contención).

Al Ministerio de Educación:

- Incluir en el programa académico de Educación secundaria y Educación Superior un seminario o cátedra de seguridad vial, con el fin de promover la adopción de conductas y comportamientos seguros en la vía, independiente del rol que se desempeñe como actor vial, dando un aporte social como institución educativa, teniendo en cuenta las cifras de la problemática a nivel nacional.

Al Departamento de Movilidad del municipio de Tuluá:

- Desarrollar un plan de comunicaciones donde se difunda información acerca de seguridad vial y requerimientos estipulados de obligatorio cumplimiento para las empresas de la región que hayan desarrollado o requieran su propio PESV.
- Definir Plan de Capacitaciones en materia vial orientado a las empresas privadas del municipio y zonas aledañas, con el fin de promover la adopción de buenos comportamientos en la vía y la reducción de accidentalidad vial.

Anexos

Anexo 1. Encuesta de Actores Viales (ARL Sura).



A través de este documento podrá aplicar la encuesta a los diferentes actores de la vía (peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros) de su empresa, cumpliendo con los requisitos que nos pide la ley en la construcción de los planes estratégicos de seguridad vial.

1

Información personal

Fecha de diligenciamiento _____

Nombre completo

Cédula

Ciudad

Fecha de nacimiento
(dd/mm/aaaa)

Edad

Sexo

Seleccione la opción correspondiente

Femenino Masculino

Cargo

Grupo de trabajo al que pertenece

Seleccione la opción correspondiente

Administrativo Comercial
 Técnico Operativo
 Otro Cuál? _____

Tipo de contrato

Seleccione la opción correspondiente

Definido Indefinido
 Contratista Otro
Cuál? _____

Categoría de la licencia de conducción

Seleccione la opción correspondiente

A1 A2
 B1 B2
 B3 C1
 C2 C3
 No aplica

Fecha de vigencia de la licencia
(dd/mm/aaaa)

Experiencia de conducción en meses

2

Accidentalidad

Accidentes e Incidentes

Accidente de tránsito

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

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

Seleccione la opción correspondiente

Si No

¿Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito que hayan producido daños materiales, pero no personales?

Seleccione la opción correspondiente

Si No

Describa brevemente las circunstancias

3 Desplazamientos

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?

Seleccione la opción correspondiente

Misión: Cumpliendo la orden directa del jefe inmediato y o el empleador o cumpliendo las funciones de su cargo.

- A diario Entre 1 y 2 veces al mes
 Varias veces al año N/A

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Seleccione la opción correspondiente

- Si No N/A

Los desplazamientos en misión que realiza, generalmente son planificados por

Seleccione la opción correspondiente

- Usted La empresa N/A

¿Con cuánto tiempo de antelación se programan mis actividades con desplazamiento en misión?

Seleccione la opción correspondiente

- Horas
 Días
 Meses
 Años

Que medios utiliza para el desplazamiento en Misión?

Seleccione la opción correspondiente

- Automotor Bicicleta
 Motocicleta o ciclomotor A pie
 Transporte público

Qué medios de desplazamiento utiliza para los trayectos casa – trabajo y viceversa

Seleccione la opción correspondiente

- A pie Automotor
 Bicicleta Transporte
 Moto o ciclomotor Transporte otorgado por la empresa

Otro Cuál?

Indique el número de kilómetros diarios que hay entre su lugar de trabajo y su domicilio (trayectos ida y vuelta)

Seleccione el rango

- 5 a 50 km 51 a 100 km
 100 a 200 km 201 a 500 km
 500 km o más

Indique el tiempo promedio diario que utiliza para desplazarse entre su lugar de trabajo y su domicilio

Seleccione la opción correspondiente

- _____
- Horas
 - Minutos
 - Segundos

Señale en una de las opciones, el rango de kilómetros que durante el mes recorre en su labor profesional.

Seleccione el rango

- 5 a 50 km
- 100 a 200 km
- 500 km o más
- 51 a 100 km
- 201 a 500 km

4

Factores de riesgo

Indique los principales peligros con los que usted se encuentra en los trayectos ida y vuelta del domicilio al trabajo y en los desplazamientos en misión

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características
- Estado del vehículo
- La planeación de mi trabajo en misión
- Mi propia conducción
- Su estado psicofísico
- Comportamiento de otros vehículos en la vía
- Estado de la infraestructura vial
- Falta de información o formación en seguridad vial
- Sitios con alto flujo de peatones
- Lugares con riesgo público
- Comportamiento de los usuarios de mi vehículo (pasajeros)
- Comportamiento de los peatones
- Otro Cuál? _____

Describa brevemente cómo se manifiesta el peligro

Indique sus propuestas para reducir el riesgo de accidente

- Implementar leyes más severas para los ciudadanos infractores
- Mayor control en las vías por parte de las autoridades
- Mayor educación e información vial para todos los ciudadanos por parte del Estado
- Mayor control de las autoridades en la expedición de licencias de conducción
- Construir más vías
- Imponer restricciones a la venta de motos y automóviles
- Educación vial para los empleados
- Establecer estándares de seguridad via
- Procesos disciplinarios por incumplimiento de normas de seguridad vial
- Seguimiento interno a la siniestralidad
- Seguimiento programas de mantenimiento vehicular
- Campañas de seguridad vial
- Ninguna de las anteriores
- Otro Cuál? _____

Anexo 2. Acta de conformación del Comité de Seguridad Vial 2021.



En las instalaciones de SERVIGALO S.A.S, el día 1 del mes de Octubre del año 2021, se actualiza la conformación el comité de Seguridad Vial y se designa el responsable del Plan estratégico de Seguridad Vial (PESV), dando cumplimiento a la Resolución 1565 de 6 de junio de 2014.

El objetivo de este comité es plantear, diseñar e implementar las acciones que permitan generar hábitos de comportamiento y conductas favorables para la seguridad vial, y sus funciones son: definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, hacer seguimiento a la gestión de las acciones y estrategias establecidas en el PESV. Las demás funciones designadas en el comité estarán definidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial

La Alta Dirección de SERVIGALO S.A.S en cabeza de su gerente OTILIA LÓPEZ GÓMEZ, define que el comité de seguridad vial está conformado por los siguientes colaboradores:

CARGO	NOMBRE	FIRMA
Coordinador de Transporte	JUAN PABLO GUTIERREZ ROJAS	
Director Administrativo y Operacional	DIANA LUCERO VALENCIA ESCOBAR	
Mensajero – Miembro del Copasst	HOVER MOLINA VILLARREAL	

RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL


En la misma reunión, SERVIGALO S.A.S definió que el colaborador responsable del PESV es: JUAN PABLO GUTIERREZ ROJAS, quien además de sus funciones actuales como Coordinador de Transporte, será el encargado de elaborar, implementar y realizar el seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, a través de la elaboración de un cronograma de trabajo en el que se definen las fases, fechas de implementación, responsables, alcance, procesos de medición, recursos y demás; también se define que la frecuencia de reuniones establecida para el comité de seguridad vial es de cada tres meses, con fecha definida para los 30 de cada mes y programando reuniones extras cuando sea necesario, las cuales serán convocadas directamente por el delegado responsable.

REPRESENTANTE LEGAL

Anexo 4. Formato de inspección de vehículos (periodicidad mensual).

ITEM	OPERACIÓN	CALIFICACIÓN (MARQUE B: BUENO, R: REGULAR, M: MALO, X: NO USO DEL VEHÍCULO)																															OBSERVACIONES							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31								
CARROCERÍA	ESTADO DE SILLETERÍA																																							
	ESTADO LATONERÍA Y PINTURA																																							
DOCUMENTOS	LICENCIA DE TRÁNSITO																																							
	LICENCIA DE CONDUCCIÓN																																							
	SOAT																																							
	POLIZA CONTRACTUAL																																							
	POLIZA EXTRA CONTRACTUAL																																							
	TARJETA DE OPERACIÓN																																							
	RTM																																							
	EQUIPO DE CARRETERA	EXTINTOR CARGADO Y VIGENTE																																						
BOTIGUÍN																																								
HERRAMIENTAS (LLAVE EXPANSIVA, LLAVES FINAS, DESTORNILLADORES, ALICATE, GATO Y CRUCETA)																																								
CONOS O TRIÁNGULOS REFLECTIVOS																																								
CHALECO REFLECTIVO																																								
LINTERNA																																								
ACCESORIOS	ESTADO Y GRADUACIÓN DE LOS ESPEJOS																																							
	ESTADO MARTILLOS DE SEGURIDAD																																							
OBSERVACIONES GENERALES:																																								
NOMBRE DEL CONDUCTOR								FIRMA DEL CONDUCTOR								NOMBRE Y CARGO DEL INSPECTOR								FIRMA DEL INSPECTOR																


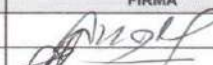
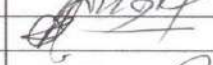
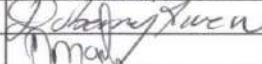
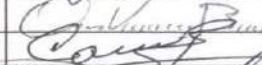

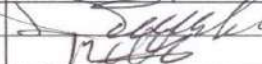

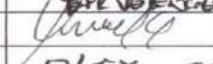
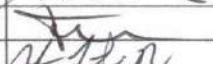
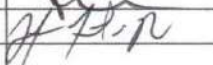

Anexo 5. Plan Anual de Capacitaciones e Indicadores.

		PLAN ANUAL DE CAPACITACION					CÓDIGO: SGI-FM-23		
							VERSIÓN: 2		
							FECHA: Enero 6 de 2021		
		AÑO: 2022							
PILAR	ACTIVIDADES	OBJETIVO	MES	ESTADO		RESPONSABLE	INTENSIDAD HORARIA	DIRIGIDO A	No. PERSONAS PROGRAMADO
				PROGRAMADO	EJECUTADO				
COMPORTAMIENTO SEGURO	Movilidad Segura en mi Empresa	Elevar el nivel de conciencia sobre aspectos clave de la Movilidad Segura desde su rol como peatón, pasajero en el transporte público y/o acompañante de vehículo, mejorando su percepción del riesgo y fortaleciendo una conducta segura al transitar por las vías.	FEBRERO	EJECUTADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
VEHICULOS SEGUROS	Gestión de la Velocidad	Brindar herramientas para gestionar los factores de riesgos asociados a la velocidad, y promover el comportamiento seguro en la conducción.	FEBRERO	EJECUTADO		AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	1,5	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Política de Regulación Vial	Difundir la Política de regulación Vial de la empresa para gestionar los factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial y promover el comportamiento responsable y seguro en la conducción.	FEBRERO	EJECUTADO		Coordinador de Transporte	1	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Formación de empresas Programa CERALC	Promover en las empresas el desarrollo de un enfoque preventivo, que permita asegurar el respeto a las personas y al ambiente. Por ende, comprender el significado del vínculo entre los Derechos Humanos y el quehacer empresarial es esencial para la proyección de la empresa en el siglo XXI.	MARZO	EJECUTADO		Sergio Daniel Silva Sarmiento	16	Director Administrativo y Operación, Asistente de Gerencia y Coordinador de Transporte	3
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Política y Plan de acción para el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas	Brindar lineamientos para la definición e implementación de estrategias de promoción y prevención que permitan establecer hábitos y conductas saludables y que potencien los factores protectores frente al riesgo de consumo de sustancias psicoactivas dentro del contexto laboral. Socializar la Política, Control y Atención de consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactivas, también los formatos existentes en Servigalo para entrevista y consentimiento informado para realización de prueba de alcoholemia y/o sustancias psicoactivas.	MARZO	EJECUTADO		Coordinador de Transporte/ Director Administrativo y Operacional	2	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	La magia de comunicarnos bien (Estrategia Habilidades para la vida)	Fortalecer la experiencia de comunicar lo que sentimos, queremos y pensamos, de forma simple, clara y oportuna; para relacionarnos en el entorno de manera armoniosa y eficaz.	MARZO	EJECUTADO		ARL SURA	2	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	Prevención de eventos mortales asociados a la movilidad	Dar un contexto de entendimiento de situaciones que nos pueden llevar a que se presenten accidentes mortales asociados a la movilidad, además de proponer soluciones para gestión de riesgos.	MARZO	EJECUTADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL/ COMPORTAMIENTO SEGURO	Inducción y Reinducción	El objetivo principal de la re inducción es brindar al trabajador una efectiva orientación general sobre las funciones que desempeña, los fines o razón social de la empresa, organización y la estructura de esta.	ABRIL	PROGRAMADO		Líder SGI	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Investigación accidentes laborales de tránsito	Reconocer los elementos factores de éxito a tener en cuenta durante el reporte, investigación y análisis de los accidentes laborales asociados a accidentes de tránsito.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Director Administrativo y Operación, Asistente de Gerencia y Coordinador de Transporte	3
COMPORTAMIENTO SEGURO	Manejo de problemas y conflictos (Estrategia Habilidades para la vida)	Identificar herramientas que permiten manejar los conflictos de forma creativa y flexible, fortaleciendo capacidades para el cambio, crecimiento personal y apoyo social.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Todo el personal	24
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Protocolos para la atención de siniestros viales	Reconocer los principales elementos asociados al protocolo de atención a seguir cuando ocurre un siniestro de tránsito.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial y conductores	
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Comité de convivencia laboral, roles, retos y oportunidades	Fortalecer el desempeño de los Comités de Convivencia Laboral comprendiendo el alcance del rol, los nuevos desafíos alrededor de las modalidades del trabajo y la variabilidad en los procesos.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité Convivencia Laboral	4
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Brigadas de emergencias y Legislación y bioseguridad	Identificar la legislación asociada a bioseguridad y conceptos generales asociados a la atención de emergencias.	ABRIL	EJECUTADO		ARL SURA	2	Brigadistas	8



PILAR	ACTIVIDADES	OBJETIVO	MES	ESTADO	RESPONSABLE	INTENSIDAD HORARIA	DIRIGIDO A	No. PERSONAS PROGRAMADO
				PROGRAMADO EJECUTADO				
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Promoción de la sana Convivencia y Gestión de las Violencias	Favorecer la promoción de la sana convivencia y la gestión integral de violencias en el trabajo; entregándole a las empresas y personas herramientas que favorezcan el disfrute de la vida y la toma de decisiones en pro de la construcción de un tejido social sano.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Comité de Convivencia Laboral	5
COMPORTAMIENTO SEGURO	Gestión del Agente Riesgo Biológico	Reconocer las principales prácticas de la vida cotidiana que evitan la propagación del COVID-19.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Prevención del acoso y todo tipo de violencia (perspectiva de género)	Reconocer los principales factores que influyen en la identificación, prevención y control sobre la violencia en el trabajo, para promover entornos laborales saludables.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Integrantes del Comité de Convivencia	5
VEHÍCULOS SEGUROS	Prevención y Control del fuego	Explicar y aplicar herramientas que permitan conocer las características básicas del fuego, sus componentes, los peligros asociados, las medidas de extinción, prevención y control efectivas.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Coordinador de transporte y conductores	18
COMPORTAMIENTO SEGURO	Motodestrezas	Fortalecer los conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes en la conducción correcta de motocicleta.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Conductores	16
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Notificación de incidentes, accidente y enfermedad laboral.	Comprender y visualizar el propósito del sistema general de riesgos laborales y reconocer los elementos claves para la notificación y reporte de los incidentes, accidentes y enfermedades laborales.	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo	5
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Estrategias de liderazgo acompañamiento y desarrollo al COPASST: Transformación a la acción	Conocer diversas estrategias que permitan acompañar y desarrollar el COPASST, alrededor de acciones para la gestión de los riesgos en la organización.	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo	5
COMPORTAMIENTO SEGURO	Prevención de accidentes por micro y macro organismos (mordeduras y picaduras de animales y contacto con microorganismos)	Comprender, analizar y evaluar las pautas y recomendaciones para la gestión y control de los agentes de riesgos asociados por micro y macro organismos (mordeduras y picaduras de animales y contacto con microorganismos).	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Primeros auxilios psicológicos	Brindar los recursos básicos para auxiliar a una persona que presente la necesidad de auxilio psicológico y activar las capacidades de afrontamiento individual y colectivo.	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de Seguridad Vial, Integrantes de Copasst y Comité de Convivencia	5
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Marco normativo y generalidades en seguridad vial	Reconocer los criterios establecidos en la normatividad legal vigente para la implementación del PESV de acuerdo a las características de las empresas	JULIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de seguridad vial y asistente de gerencia	4
COMPORTAMIENTO SEGURO	Cuidando el orden y el aseo, una propuesta de mejora continua.	Explicar, analizar y aplicar los elementos del programa de orden y aseo, a través de la identificación de las condiciones peligrosas asociadas a la falta de orden y aseo. Comprender las acciones de control que se deben establecer para que el lugar de trabajo sea un espacio cómodo, confortable y seguro	JULIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Conozcamos sobre los sistemas de gestión ISO 39001	Identificar la importancia de la aplicación de la norma ISO39001 sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial, reconocer los principales requerimientos y las propuestas de mejora con relación a la Seguridad Vial.	JULIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial y Asistente de Gerencia	4
COMPORTAMIENTO SEGURO	Toma de decisiones	Entender la toma de decisiones como un proceso inherente al día a día del ser humano, que de cara al rol de liderazgo se convierte en una competencia fundamental para asegurar resultados. Se revisará qué pasa al decidir, con qué estrategias y metodologías se cuenta para la toma de decisiones, difíciles, y qué variables impactan dicho proceso	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	Gestionando las emociones en la conducción	Reconocer las emociones que se generan en la conducción y los elementos que se deben tener en cuenta para la prevención de accidentes de tránsito.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial, Asistente de Gerencia	4

PILAR	ACTIVIDADES	OBJETIVO	MES	ESTADO	RESPONSABLE	INTENSIDAD HORARIA	DIRIGIDO A	No. PERSONAS PROGRAMADO
				PROGRAMADO EJECUTADO				
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Gestión de la fatiga en la conducción	Reconocer aquellos elementos que favorecen la vulnerabilidad de los conductores ante la fatiga.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial, Asistente de Gerencia	4
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Marco legal asociado a infracciones de tránsito	Identificar los principales requisitos legales que se encuentran asociados a las infracciones de tránsito.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de Seguridad Vial, asistente de gerencia y conductores	20
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias.	Analizar y aplicar herramientas para la consolidación de programas de prevención, preparación y respuesta ante emergencias, que permitan salvaguardar la integridad de las personas, proteger los bienes materiales y entornos laborales, en el cual se propenda la continuidad de la operación en la empresa aportando a la sostenibilidad y competitividad de la misma.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	4	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	Fomento de hábitos saludables en los entornos laboral	Promover comportamientos de cuidado en todos los ámbitos de la vida, incluyendo la salud y seguridad en el trabajo, que permitan la toma de decisiones contribuyendo al bienestar integral.	SEPTIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Sistema Globalmente Armonizado - Nivel básico	Entender las generalidades del Sistema Globalmente Armonizado desde su origen, la legislación aplicable para Colombia y la importancia en la comunicación de peligros químicos.	SEPTIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Asistente de Gerencia, Integrantes del Copasst	4
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Estrategias organizacionales para promover el Equilibrio Vida personal- Vida laboral	Brindar orientación a la empresa en la identificación, implementación y seguimiento de prácticas que favorezcan el equilibrio y armonización de la vida laboral con la personal.	OCTUBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Asistente de Gerencia y Coordinador de Transporte	3
COMPORTAMIENTO SEGURO	Prevención Accidentes de tránsito	Identificar elementos importantes que inciden en la movilidad segura de las personas. Dar a conocer las acciones que deben emprenderse para la prevención e intervención de accidentes laborales asociados a la movilidad.	OCTUBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de seguridad Vial, conductores	19
VEHICULOS SEGUROS	Mecanismos de seguridad y Mantenimiento de vehículos	Capacitar a los conductores sobre los mecanismos de seguridad del vehículo y la importancia del mantenimiento preventivo, con el fin de que puedan prevenir accidentes o minimizar los daños materiales y/o humanos.	OCTUBRE	PROGRAMADO	CEFSA	4	Conductores	16
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Primeros Auxilios Básicos	Explicar y aplicar los principales elementos para el reconocimiento y atención en aquellas situaciones en las cuales una persona enferma o lesionada de forma aguda esta expuesto, con el fin de proteger al cuidador, al paciente y al entorno, brindando una asistencia bajo los principios de los primeros auxilios básicos de forma técnica y humana.	NOVIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	8	Brigadistas	3
COMPORTAMIENTO SEGURO	Interacción segura de los diferentes actores en la vía.	Generar herramientas que promuevan la interacción segura de los diferentes actores de la vía mediante prácticas y comportamientos seguros que contribuya al control y prevención de accidentalidad en tránsito	NOVIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Guía de actuación para los primeros momentos después de un accidente de tránsito	Conocer los principales elementos de la guía para la actuación de los primeros momentos de un accidente de tránsito.	NOVIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de seguridad vial, Asistente de Gerencia y miembro del Copasst	5
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Elementos estrategicos para la prevención del riesgo público	Identificar las pautas estratégicas para la prevención del riesgo público a nivel administrativo, con el fin de adoptar medidas de control para fomentar entornos y comportamientos saludables	DICIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Asistente de Gerencia, Coordinador de transporte y miembro del Copasst	4
COMPORTAMIENTO SEGURO	Conducción segura de vehículos	Brindar herramientas que permitan al conductor desarrollar técnicas de conducción segura, a través de un comportamiento adecuado que conlleve a evitar accidentes en la vía.	DICIEMBRE	PROGRAMADO	CEFSA	4	Conductores	16

Anexo 6. Asistencia a capacitación "Primer respondiente" o primeros auxilios.

		ASISTENCIA		CÓDIGO: SGI-FM-19
				VERSION: 1
				FECHA: Febrero 21 2019
Ciudad y Fecha:		Riofrío, Julio 17 de 2021		Hora Inicio: 8:00 am
Nombre Capacitación:		Primeros Auxilios		Hora Finalización: 12:00
				Duración: 4 horas
Objetivos:		Brindar los principales elementos que permitan reconocer aquellas situaciones en las cuales, una persona enferma o lesionada de forma aguda requiera atención básica		
Con mi firma declaro que entendi los temas tratados				
No.	NOMBRE	CEDULA	CARGO	FIRMA
1	Angel Aguilar	94433927	conductor	
2	Roselebot Rojas	94367111	conductor	
3	Luis German	6427 568	conductor	Luis German
4	Dubraney Rivera	6.428 742	conductor	
5	Umarlen Bolivar B	04357658	Coord. transporte	Umar
6	Olgerbier cordona	9857515	conductor	Olgerbier C.
7	Anar Velasquez Bernal	6.427 419	conductor	
8	CARILLO ROHEN ACOSA	94.255093	conductor	
9	Barbara Giraldo	9452273	conductor	
10	Yonka Alvarez Jurey	6498643	conductor	Yonka
11	José Suárez	94388310	conductor	
12	PEPE VALENZUELA B.	76352633	CONDUCTOR.	PEPE VALENZUELA B.
13	Vinny Marin	8089450	conductor	
14	ALEX CRUZ	94257925	conductor	ALEX C.
15	Fabio Herrera	94.366535	conductor	
16	Umar Justino	04367332	conductor	
17				
18				
19				
20				
OBSERVACIONES: Participan 16 conductores y el Coordinador de Transporte				
CARLOS A. GALINDO		INSTRUCTOR PCSU		
NOMBRE DEL CAPACITADOR		CARGO DEL CAPACITADOR		FIRMA DEL CAPACITADOR

Anexo 7. Asistencia a capacitación en manejo de extintores y control de fuego.

	ASISTENCIA		CÓDIGO: SGI-FM-19	
			VERSION: 1	
			FECHA: Febrero 21 2019	
Ciudad y Fecha:	Riofrio, 24 de julio 2021	Hora Inicio: 8:00 AM		
Nombre Capacitación:	Control del fuego y atención a victimas	Hora Finalización: 12:00 PM		
		Duración: 4 HORAS		
Objetivos:	Brindar herramientas que permitan conocer las características básicas del fuego, sus componentes, los peligros asociados, las medidas de extinción, prevención y control efectivas.			
	Guiar al personal para la aplicación de protocolos que garanticen la atención de las personas que se vean afectadas en un accidente de tránsito, así como en los procesos de investigación de eventos viales.			
Con mi firma declaro que entendi los temas tratados				
No.	NOMBRE	CEDULA	CARGO	FIRMA
1	ALEX CRUZ	94257925	conductor	ALEX C.
2	Luis German	6427 568	conductor	Luis German
3	Carlos Velasquez B	6429.419	Conductor	Carlos Velasquez B
4	Uber JUST. R	94367732	conductor	Uber JUST. R
5	Nestor Suarez	94388390	Conductor	Nestor Suarez
6	Walter Leon Jover	6498643	Conductor	Walter Leon Jover
7	Roseberly Rojas	94367111	Conductor	Roseberly Rojas
8	Dyberney Rivera	6428.747	conductor	Dyberney Rivera
9	Pepe Valencia	76352633	conductor.	Pepe Valencia
10	CARLOS ROMER AOSTA	94255045	CONDUCTOR	CARLOS ROMER AOSTA
11	Angel Aguilar C	94438927	conductor	Angel Aguilar C
12	Orlando Leon Boluán	94357658	condu. transporta	Orlando Leon Boluán
13	Yimca Manis	80894150	conductor	Yimca Manis
14	Nestor Rojas	9760.997	conductor	Nestor Rojas
15	DARWID GUALDO	94152273	CONDUCTOR	DARWID GUALDO
16	Fabian Jimenez	94366535	conductor	Fabian Jimenez
17	Olgibier Cardona	9857515	conductor	Olgibier C.
18				
19				
20				
OBSERVACIONES:				
CARLOS R. GALIANO		CEFSA		
NOMBRE DEL CAPACITADOR		CARGO DEL CAPACITADOR	FIRMA DEL CAPACITADOR	

Anexo 8. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2022 SERVIGALO S.A.S

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

SERVIGALO S.A.S



TULUÁ - VALLE DEL CAUCA

2022

CONTENIDO

1. Introducción	100
2. Objetivo General.....	106
3. Objetivos Específicos.....	106
4. Alcance	107
5. Conceptos y Definiciones	108
6. Marco Normativo.....	111
7. Pilares PESV.....	113
7.1. Primer Pilar: Fortalecimiento Institucional.....	113
7.1.1. Líder del diseño e implementación del PESV.....	113
7.1.2 Comité de seguridad vial.....	114
7.1.3 Política de Seguridad Vial.....	115
7.1.4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.....	116
7.1.5 Diagnóstico.....	117
7.1.6 Auditoría del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	134
7.1.7 Indicadores	134
7.2 Segundo Pilar: Vehículos Seguros	135
7.2.1 Inspección de vehículos y Chequeo Pre-Operacional.....	135
7.2.2 Mantenimiento de Vehículos.....	136

7.3 Tercer Pilar: Comportamiento Humano.....	138
7.3.1 <i>Proceso de selección de personal</i>	138
7.3.2 <i>Responsabilidad y Comportamiento</i>	139
7.3.3 <i>Políticas de regulación</i>	141
7.3.4 <i>Plan Anual de Capacitaciones</i>	144
7.4 Cuarto pilar: Infraestructura Segura.....	145
7.4.1 <i>Infraestructura Interna</i>	145
7.4.2 <i>Infraestructura Externa</i>	147
7.5 Quinto Pilar: Atención a Víctimas.....	170
7.5.1 <i>Atención de primeros auxilios o primer respondiente</i>	171
7.5.2 <i>Manejo y revisión de extintores</i>	171
7.5.3 <i>Primeros auxilios psicológicos</i>	172
8. Evaluación y Control de Riesgos.....	174
8.1. Identificación.....	174
8.2. Análisis del riesgo.....	178
8.3. Valoración del riesgo.....	181
8.4. Acciones.....	186
9. Gestión de accidentalidad vial.....	188
9.1 Investigación Interna de Accidentes de Tránsito.....	188
9.2 Registro y Análisis Estadístico de Accidentes de Tránsito.....	190

11. Anexos	191
10. Bibliografía	199

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Participación de la cantidad de fallecidos en siniestros viales en Colombia (2016 – 2020).	103
Gráfico 2. Estructura organizacional	116
Gráfico 3. Identificación por género.	118
Gráfico 4. Distribución por grupo etario.....	118
Gráfico 5. Distribución por cargos.....	119
Gráfico 6. Categoría de licencia de conducción.	120
Gráfico 7. Experiencia en conducción.	122
Gráfico 8. Antecedente de accidentes de tránsito en los últimos 5 años.	122
Gráfico 9. Antecedente de incidente de tránsito en los últimos 5 años con daños materiales.	124
Gráfico 10. Medio de transporte para desplazamientos en misión.	124
Gráfico 11. Frecuencia de los desplazamientos en misión.	125
Gráfico 12. Planificación de desplazamientos en misión.	126
Gráfico 13. Propiedad del vehículo para los desplazamientos en misión.....	127
Gráfico 14. Tiempo de programación para desplazamientos en misión.	128
Gráfico 15. Medio de desplazamiento casa – lugar de trabajo.	129
Gráfico 16. Tiempo de desplazamiento casa – lugar de trabajo.	130
Gráfico 17. Distancia casa – lugar de trabajo.	130
Gráfico 18. Factores de riesgo percibidos.....	131
Gráfico 19. Propuestas para reducir el riesgo de accidente.	132
Gráfico 20. Memorias “Primeros Auxilios Psicológicos en el marco de la siniestralidad vial” (ANSV, 2021).....	173

Gráfico 21. Memorias de la Asistencia Técnica “Paso 12 PESV – Investigación interna de accidentes de tránsito – Árbol de causas” (ANSV,2021)	189
--	-----

ÍNDICE DE RUTOGRAMAS

Rutograma 1. Colegio Portugal de Piedras (Recoger)	150
Rutograma 2. Colegio Portugal de Piedras (Dejar)	151
Rutograma 3. Gurungu – Colegio Portugal de Piedras (Recoger).....	152
Rutograma 4. Colegio Portugal de Piedras – Gurungu (Dejar)	153
Rutograma 5. Tuluá – Escuela Carmelita (Abordar)	154
Rutograma 6. Escuela Carmelita – Tuluá (Dejar).....	155
Rutograma 7. Frente 1, 2, 3 y 4 (Dejar)	156
Rutograma 8. Frente 1, 2, 3 y 4 (Abordar).....	157
Rutograma 9. Fábrica de Chapetas (Abordar)	158
Rutograma 10. Fábrica de Chapetas (Dejar).....	159
Rutograma 11. Empleados Chapetas (Abordar)	160
Rutograma 12. Empleados Chapetas (Dejar).....	161
Rutograma 13. Taller de Bosques (Abordar).....	162
Rutograma 14. Empleados de Bosques (Dejar)	163
Rutograma 15. Taller Chapetas (Abordar).....	164
Rutograma 16. Taller Chapetas (Dejar)	165
Rutograma 17. Taller Bosques (Abordar).....	166
Rutograma 18. Taller Bosques (Dejar)	167
Rutograma 19. Fábrica Bosques (Abordar)	168

Rutograma 20. Taller Bosques (Abordar).....	169
---	-----

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Matriz de Colisión entre usuarios viales en Colombia (2016 – 2020).....	102
Tabla 2 Tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes.	104
Tabla 3. Conceptos y definiciones	108
Tabla 4. Parque automotor	135
Tabla 5. Señalización	145
Tabla 6. Íconos de referencia y convenciones	148
Tabla 7. Nivel de Riesgo – Aceptabilidad del Riesgo (GTC-45/2012)	181
Tabla 8. Matriz de actores viales SERVIGALO S.A.S	182
Tabla 9. Registro de accidentes de tránsito.....	190

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Política de Seguridad Vial.....	191
Anexo 2. Chequeo Preoperacional.....	193
Anexo 3. Política de prevención, control y atención de consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactivas	194
Anexo 4. Plan Anual de Capacitaciones	196

1. Introducción

La movilidad es un tema trascendental en el diario vivir del ser humano, sin embargo esta acción que ha aportado al avance de la sociedad y desarrollo de actividades cotidianas de tipo social, educativo, cultural y laboral, acarrea riesgos que están involucrados alrededor de la misma, dicho de otra manera la movilidad comprende un tema de responsabilidad individual que trasciende a lo colectivo, haciéndose necesario un comportamiento vial responsable y control del medio para ser desarrollada de manera óptima.

Es por ello que a nivel mundial y a través de los años se desarrollan estrategias y políticas que buscan minimizar y mitigar el riesgo asociado a los siniestros viales, contando con la participación de organismos como la ONU (resolución A/RES/74/299), OMS (informe sobre la seguridad vial para el año 2018), OIT (Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte 2020), OHSAS 18001(requisitos para la implementación de un SG-SST), ISO 39001 (lineamientos para la implementación del sistema de gestión de la seguridad vial (ROAD TRAFFIC SAFETY), ANSV y el Ministerio de Transporte quienes establecen el plan nacional de seguridad vial, Alcaldías y demás entidades gubernamentales, así como empresas públicas y privadas. Dado lo anterior, en el caso de organizaciones con actividad de transporte, la seguridad vial cobra mayor importancias, ya que gran parte de su operación diaria ocurre en las vías, haciéndose necesario reforzar los pilares del comportamiento humano y la gestión institucional en pro de garantizar el bienestar y la seguridad de sus trabajadores y demás actores viales.

En Colombia, el Ministerio de Transporte, emitió el pasado 12 de octubre de 2021 el Decreto 1251, que tiene por objeto reglamentar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) e incentivar la

gestión del riesgo en seguridad vial y fortalecer la responsabilidad social empresarial en esta materia, cuyo alcance está dirigido a entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, indicando que deben implementar el PESV alineándose con el Plan Nacional de Seguridad Vial y articularlo con su propio Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

La siniestralidad es una problemática mundial, que constituye una afectación de carácter primordial y que repercute en gran medida en la seguridad y salud de las personas. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el informe sobre la seguridad vial para el año 2018, se registró que cada año fallecen más de 1,2 millones de personas a causa de los accidentes de tránsito, y aproximadamente 50 millones de personas sufren algún tipo de traumatismo secundario a este tipo de accidentes. Cifras bastante alarmantes, teniendo en cuenta que alrededor del 90% de las víctimas mortales de los 178 países de donde toman los datos para realizar este informe, son países con bajos y medianos ingresos, económicamente hablando (OMS, 2018).

En contexto, para Colombia la mortalidad derivada de accidentes de tránsito representa la segunda causa de muertes violentas en los últimos 10 años según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). que enmarca el récord nacional en accidentes de tránsito para el año 2012, alcanzando 7157 fallecidos. Sin embargo, año tras año se observa un incremento gradual en el número de defunciones secundarias a accidentes de tránsito, representando un problema de Salud Pública (ANSV, 2020).

Por otro lado, en el Valle del Cauca la accidentalidad vial ha disminuido sustancialmente en los últimos 5 años, ya que según cifras suministradas por el observatorio de la ANSV en el año 2016 se presentaron 5594 lesionados, pasando a 1730 en el 2020. Sin embargo, las cifras de fallecidos

se mantienen constantes, con un leve descenso, con más de 900 muertes en el año 2016 y menos de 800 muertes en el año 2020 (ANSV, 2020).

Dicho lo anterior, es importante mencionar que jerárquicamente los usuarios de las vías que más accidentes sufren en el Valle del Cauca son los conductores de moto, seguido de peatones, usuarios de bicicleta, usuario de vehículo individual y finalizando se encuentran los accidentes asociados a usuarios de transporte de pasajeros. Este último registra su mayor pico de decesos en los últimos 10 años en el año 2011 con 25 víctimas mortales, cifra que ha ido en descenso gradual hasta alcanzar 12 víctimas mortales en el año 2012 (ANSV, 2020).

Al respecto, en la ciudad de Tuluá, para el año 2010 y 2015, se registró el deceso de 5 personas (4 y 1 respectivamente) causados por accidentes de tránsito en usuarios de servicio de transporte de pasajeros. Por otro lado, para el año 2018, se registró el mayor número personas lesionadas en los últimos 5 años, con un total de 11 personas, en comparación con el registro del año 2020 con solo 2 personas lesionadas que requirieron atención médica (ANSV, 2020).

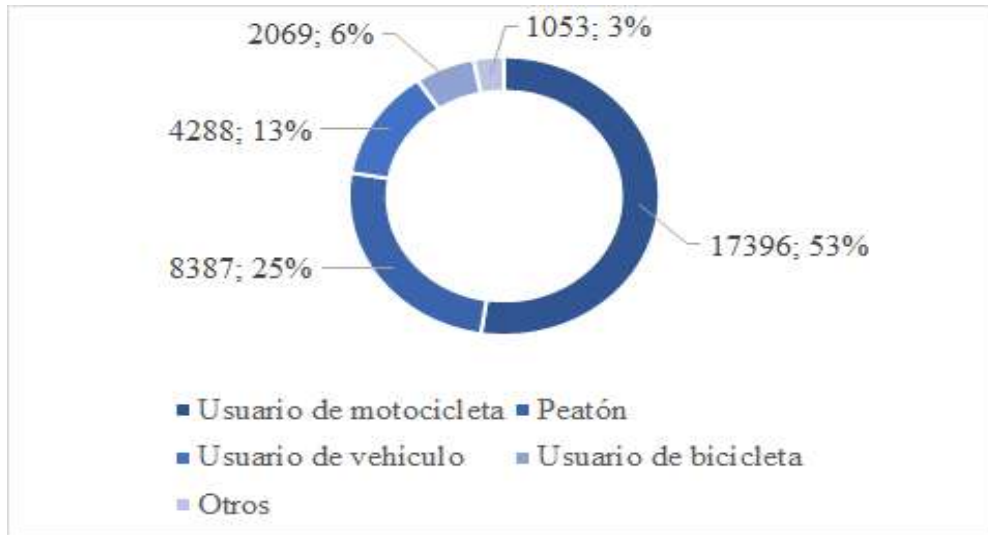
A continuación, se muestran las representaciones epidemiológicas elaboradas por la ANSV, en la matriz de colisión en usuarios viales entre los años 2016- 2020 (Tabla 1) y la relación de fallecidos en siniestros viales (Gráfico 1).

Tabla 7 Matriz de Colisión entre usuarios viales en Colombia (2016 – 2020).

MATRIZ DE COLISIÓN	Objeto de Choque	TIPO DE USUARIO					Total
		Usuario de motocicleta	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Otros	
	Transporte Individual	3436	2504	418	487	14	6859
	Motocicleta	2558	3250	92	437	4	6341
	No aplica	3342	4	2121	263	42	5772
	Transporte de carga	3030	896	656	462	8	5052
	Objeto fijo	3260	31	750	108	16	4165
	Transporte de Pasajeros	1011	749	193	227	2	2182
	Bicicleta	104	61	9	20	0	194
	Otros objetos	655	892	49	65	967	2628
	Total	17396	8387	4288	2069	1053	33193

Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2021.

Gráfico 21. Participación de la cantidad de fallecidos en siniestros viales en Colombia (2016 – 2020).



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2021.






El Gobierno Nacional de Colombia declaró por primera vez la seguridad vial como una política de Estado en el Plan de Desarrollo 2010-2014, a su vez con el fin de garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, designó al Ministerio de Transporte para establecer políticas y acciones concretas en todo el territorio nacional, conducentes a la reducción del número de víctimas fatales y no fatales, para esto el Ministerio de Transporte elaboró el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011--2016.

Para dar cumplimiento a lo anterior, se hace necesaria la revisión del marco legislativo que rige esta problemática actualmente. En este caso, la Ley 1503 de 2011 busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, el artículo 12 indica que "Toda entidad,

organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales 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, contribuirán al objeto de la presente Ley".

Por otro lado, el año 2013 trajo cambios importantes en materia vial, pues el 27 de diciembre mediante Ley 1702 del Congreso Nacional se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; cuya misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito. A continuación, se presentan los Indicadores del Plan Nacional de Seguridad Vial 2020, en el cual se observa el porcentaje de cumplimiento de la meta de reducción de muertes y lesiones por siniestralidad vial en Colombia (Tabla 2).

Tabla 8 Tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes.

Indicador	Cifra 2020	Meta PNSV 2020	Diferencia absoluta	Cumplimiento	
Mortalidad Total	5641	4481	1160	79%	
* Tasa de mortalidad	11,2	8,9	2,3	79%	
Mortalidad de Motociclistas	3140	1538	1602	49%	
Mortalidad de Peatones	1229	1501	-272	122%	
** Cantidad de Lesionados	14458	33053	-18608	229%	

Fuente: Elaborado por ANSV (2021) con base en datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020)

La Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A/RES/74/299 el 31 de agosto de 2020, sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, proclamando el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Resolución A/RES/74/229 de 2020 [ONU]. Por la

cual se establece un nuevo objetivo de seguridad vial para los próximos 10 años y se proclama el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

La ANSV emitió Informe sobre Seguridad Vial para el Congreso de la República (2021) en el cual indica que el Objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzó para 2020, y que es necesario un mayor liderazgo nacional, colaboración global, aplicación de estrategias basadas en evidencia y la participación de actores relevantes, señalando el compromiso de alcanzar los objetivos para 2030 destacando los siguientes aspectos:

7. Tratar la seguridad vial como un tema articulado con la salud mental-física, educación, equidad, igualdad de género, desarrollo y sostenibilidad en las ciudades.
8. Reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030 en el camino hacia la Visión Cero para 2050.
9. Establecer estrategias y planes de acción para la seguridad vial, mediante las contribuciones de organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales para alcanzar Objetivos de Desarrollo Sostenible.
10. Incluir la seguridad vial y el enfoque de sistemas seguros en el Plan de Gobierno Nacional, Departamental y municipal, fortaleciendo la capacidad institucional con respecto a normativa, seguridad de vehículos, mejoras de infraestructura, transporte público y datos.
11. Reunir, publicar y difundir datos mediante informes mundiales sobre la situación de seguridad vial.
12. Preparar un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de varios países miembro, que hayan reducido con éxito las muertes (OMS).

Según el Informe sobre Seguridad Vial para el congreso de la República (junio 2021), Colombia se ha adherido a los compromisos internacionales mencionados, orientando la gestión de movilidad hacia el denominado Sistema Seguro, el cual centra su atención en el usuario vial y en las afectaciones que un siniestro deja en su salud y su capacidad de llevar la misma vida que tenía antes del mismo, siendo la muerte la peor de las consecuencias tras la ocurrencia de este tipo de hechos. Para el enfoque Sistema Seguro, los siniestros son evitables y con ello ninguna muerte o lesión grave en el tránsito es aceptable (Agencia Nacional de Seguridad Vial).

2. Objetivo General

Establecer estrategias orientadas a la gestión de la seguridad vial, mediante la planificación, ejecución, control y evaluación de actividades con el fin de prevenir y/o disminuir la ocurrencia de accidentes viales, dando cumplimiento a la normatividad vigente y contribuyendo al cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, así como la promoción y adopción de conductas seguras de movilidad por parte del personal de SERVIGALO S.A.S.

3. Objetivos Específicos

- Mantener un Plan Estratégico de Seguridad Vial, que apunte a la disminución de la probabilidad de ocurrencia de accidentes y a fomentar la cultura vial del personal que trabaja para la organización.
- Garantizar la idoneidad de los conductores de vehículos, mediante el cumplimiento de un estricto proceso de selección de personal y la realización de actividades encaminadas al entrenamiento, capacitación y concientización del personal, con el fin de generar

apropiación respecto al autocuidado de su salud y la adopción de conductas seguras en la vía.

- Verificar y garantizar el cumplimiento del plan de mantenimiento preventivo de los vehículos propios y de terceros al servicio de la organización, así mismo gestionar y hacer seguimiento a los hallazgos de las inspecciones realizadas a los equipos.
- Definir mecanismos que permitan la identificación de los peligros viales y el control de los mismos de una forma preventiva tanto en rutas internas como externas.
- Investigar los incidentes y accidentes viales en los que se hallen involucrados, vehículos o personas al servicio de la organización, para identificar las causas que generaron su ocurrencia y establecer las medidas de control necesarias.
- Hacer seguimiento al cumplimiento de actividades, desempeño y el resultado de las acciones contenidas en este documento para la gestión del riesgo vial.

4. Alcance

El presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, aplica para todas las actividades realizadas con el parque automotor propio o de terceros al servicio de SERVIGALO S.A.S, y a todos los trabajadores propios o terceros vinculados a la organización, los cuales forman parte del sistema de tránsito y transporte colombiano como actores viales en los roles de: conductores de vehículos automotores y no automotores, pasajeros, acompañante y peatones.

5. Conceptos y Definiciones

Tabla 9. Conceptos y definiciones

Concepto	Definición
Actor vial	<p>Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Ley 1503 de 2011).</p>
Conductor	<p>Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).</p> <p>La sentencia C-468/2011 de la Corte Constitucional determina que <i>“la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones, así para desarrollar dicha actividad el conductor debe ser idóneo, es decir, contar con la aptitud física, mental, psicomotora, práctica, teórica y jurídica”</i>.</p>
Peatón	<p>Persona que transita a pie por una vía (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).</p>

Acompañante	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).
Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público. (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).
Ciclista	Conductor de bicicleta o triciclo. (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).
Accidente de Tránsito	Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).
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 (Poder Público - Rama Legislativa, Ley 769 de 2002).

Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento. (Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial -Resolución 1564, 2014).
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial -Resolución 1564, 2014).
Plan Estratégico de Seguridad Vial	Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.
Pilar	Son los segmentos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, los cuales se estructuran por medio de objetivos, que son medibles mediante indicadores y a su vez, se les enlaza una o varias metas.

6. Marco Normativo

Ley 1503 de 2011, mediante la cual el Congreso de la República estipula que se debe educar a las personas en materia de seguridad vial, con el fin de prevenir accidentes en la vía y salvaguardar la integridad de las personas. En dicho documento se establecen definiciones de actor vial, educación vial y otros lineamientos. Debido a la relevancia que el tema tiene desde entonces, se genera la Resolución 1565 de 2014, la cual busca dar continuidad a la Ley anterior mencionada, mediante la cual se establece una Guía para la creación del PESV por parte de las entidades transportadoras.

Decreto 1079 de 2015 el cual se establece el Reglamento Único del Sector Transporte en relación con el Decreto 431 de 2017, mediante el cual se estipula que todas las empresas de transporte deben cumplir con lo estipulado por el Plan Estratégico de Seguridad Vial, adoptando medidas que permitan la disminución de los índices de accidentalidad. En este orden de ideas, se encamina a que las personas logren generar a partir de su propio conocimiento, acciones y/o procedimientos, cumplir, gestionar y dar lugar a la política interna de seguridad vial.

Decreto 1906 de 2015, por medio del cual se modifica el Capítulo 3, artículo 2.3.2.3.2, en el cual se establece el plazo máximo de entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para junio de 2016. Este requerimiento es directo del Ministerio de Transporte y aplica para todas las entidades tanto públicas como privadas que presten servicios de transporte terrestre. Cabe aclarar, que esta fue la entrega inicial, pues posterior a ello hubo plazo para modificaciones. En este orden de ideas, mediante la Resolución 1231 de 2016 se da cumplimiento a la evaluación y verificación de los PESV, con el fin de dar el respectivo aval.

Decreto 1072 del 26 de mayo de 2015, mediante el cual se establece el Reglamento Único del Sector Trabajo, menciona en el Capítulo 6, que los conductores de servicio de transporte público

deben estar afiliados de forma obligatoria al Sistema de Seguridad Social, dado el riesgo que su labor en sí acarrea.

La Circular Externa 068 de 2017, expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte hace manifiesto que deben realizar la inspección de los PESV según el periodo establecido. En este orden de ideas, aquellos PESV que tuvieron el aval del Ministerio de Transporte la revisión se hará mínimo cada 2 (dos) años y a aquellos que no tuvieron el aval, se les notificará por medio de un oficio los ajustes o correcciones que deben realizarse y enviar nuevamente el plan para su revisión hasta lograr obtener el aval por parte del Ministerio de Transporte.

El decreto Ley 2106 de 2019 en su artículo 110 modificó el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, en los siguientes términos: “Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad, organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.

3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad, organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad, organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función".

El decreto 1252 de 2021 establece que el Plan Estratégico de las organizaciones deberá alinearse con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente o el documento que lo modifique o sustituya, asimismo indica que el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se realizará de conformidad con lo establecido en la Resolución 1565 de 2014 hasta que el Ministerio de Transporte defina o adopte una nueva metodología para tal fin.

7. Pilares PESV

7.1. Primer Pilar: Fortalecimiento Institucional.

7.1.1. Líder del diseño e implementación del PESV.

El nivel directivo debe designar una persona con poder de decisión, para liderar el diseño e implementación del PESV en articulación con el SG-SST.

Nombre	Rol	Cargo
Juan Pablo Gutiérrez Rojas	Líder del diseño e	Coordinación de Transporte

	implementación del PESV	
--	-------------------------	--

7.1.2 Comité de seguridad vial.

El Comité de Seguridad Vial (CSV) es el conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial, influenciando y promoviendo en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas seguras en la vía. El CSV estará conformado por al menos tres (3) personas con poder de decisión (incluyendo al líder del PESV), las cuales serán designados por el nivel directivo de la organización.

Nombre	Rol	Cargo
Juan Pablo Gutiérrez Rojas	Líder del diseño e implementación del PESV	Coordinación de Transporte
Diana Licet Zapata Castrillón	Miembro Comité de Seguridad vial	Coordinación Financiera y Contable
Diana Lucero Valencia Escobar	Miembro Comité de Seguridad vial	Dirección Administrativa y Operacional

Responsabilidades y funciones del CSV:

1. Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y/o requisitos establecidos en la normatividad vigente.

2. Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).
3. Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del PESV.
4. Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.
5. Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de accidentes de tránsito y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se deben investigar todos los accidentes de tránsito donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.
6. Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la accidentalidad vial, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.

7.1.3 Política de Seguridad Vial.

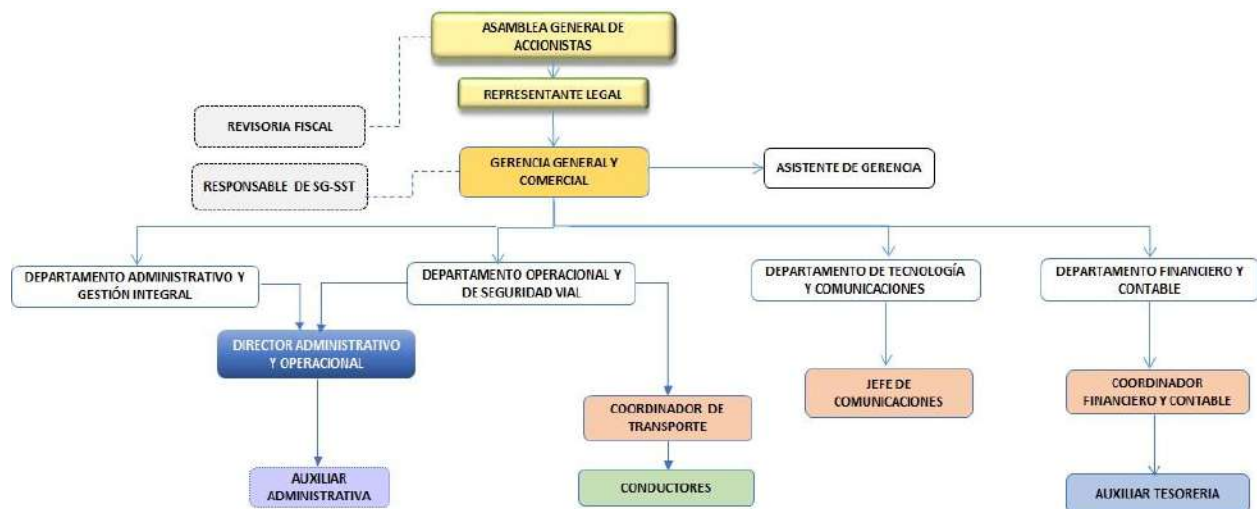
SERVIGALO S.A.S. es una empresa dedicada al transporte público especial de pasajeros, comprometida la gestión de la seguridad vial con el fin de minimizar la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito, que puedan afectar la integridad física, mental y social de sus colaboradores, usuarios y demás actores en la vía, de allí que la alta dirección destine los recursos

financieros, técnicos y el personal idóneo como elementos necesarios para desarrollar estrategias y actividades que permitan dar cumplimiento a esta política y a la normatividad vigente. La organización cuenta con política firmada del día 10 de mayo de 2022 (Ver anexo 1).

7.1.4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.

7.1.4.1 Estructura organizacional.

Gráfico 22. Estructura organizacional



7.1.4.2 Acta de Compromiso de la Alta dirección.

“La gerencia de SERVIGALO S.A.S., en cabeza de OTILIA LÓPEZ GÓMEZ es consciente respecto a que la siniestralidad vial es un problema mundial que afecta la integridad física, emocional y económica de personas, familias, empresas y naciones. Lo cual no es ajeno a nuestro país, que viene trabajando por intermedio del Estado en acciones de mejora, mediante el desarrollo de políticas de movilidad y seguridad vial, avances en la infraestructura vial e instauración de una

legislación más fuerte hacia los infractores de tránsito, resaltando la importancia del factor humano, lo que se evidencia en la Ley 1503 de 2011 que busca promover hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, actividad en la que las Instituciones Educativas y Empresas Públicas y Privadas, como la nuestra, han sido llamadas a participar.

Por eso SERVIGALO S.A.S. En su compromiso social y consciente de la necesidad que existe de apoyar el cumplimiento de estos objetivos, promoverá, trabajará y brindará los recursos pertinentes y a nuestro alcance, para el cumplimiento de las acciones referidas en la Ley 1503 de 2011 y demás normas concordantes.

La presente acta de compromiso se firma el día cuatro (4) del mes de enero de dos mil veintidós (2022) en el Municipio de Tuluá, departamento del Valle del Cauca”.

7.1.5 Diagnóstico.

Con el fin de conocer la realidad actual de la empresa en materia vial se aplicó la Encuesta de Actores Viales suministrada por ARL SURA a todo el personal, de la cual se obtuvieron los resultados que se describen a continuación.

7.1.5.1 Caracterización de la población.

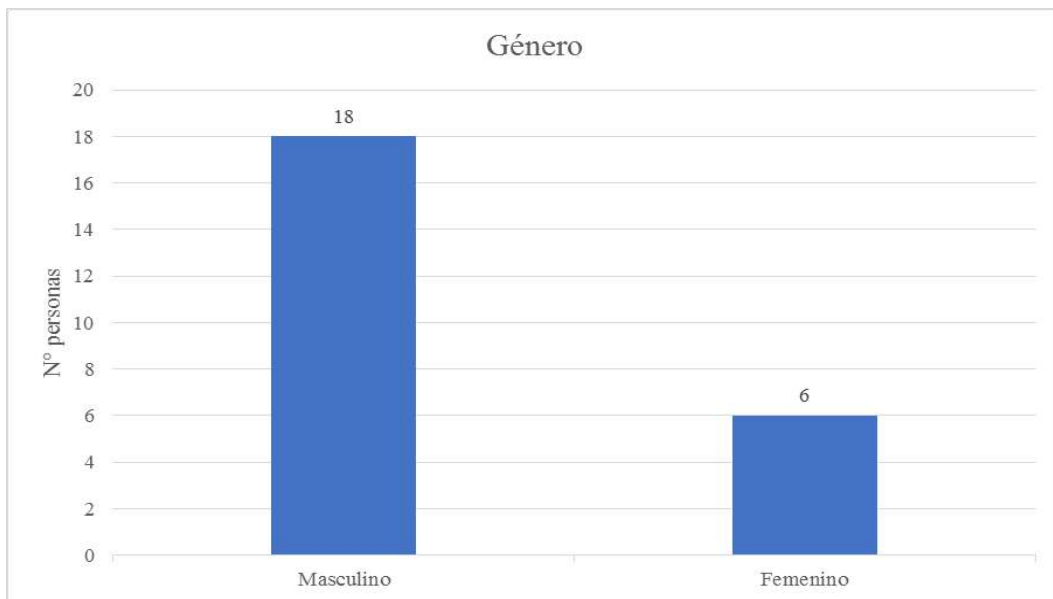
El análisis de la población es importante para el pilar del comportamiento humano, puesto que algunas características como: identificación de género, edad, escolaridad, cargo y experiencia en la conducción pueden traducirse en factores influyentes para la percepción del riesgo y la consolidación de siniestros viales. Según el Anuario Nacional de siniestralidad vial 2019 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se tiene que:

- El 76% de las licencias de conducción son expedidas a hombres.
- Hombres y mujeres usuarios de motocicleta entre los 20 y 25 años, son los que más fallecen entre todos los tipos de usuarios y rangos de edad.
- El 65% (483.233) de las personas lesionadas por siniestros viales fueron hombres y el 35% (260.739) mujeres.

6. Identificación de Género

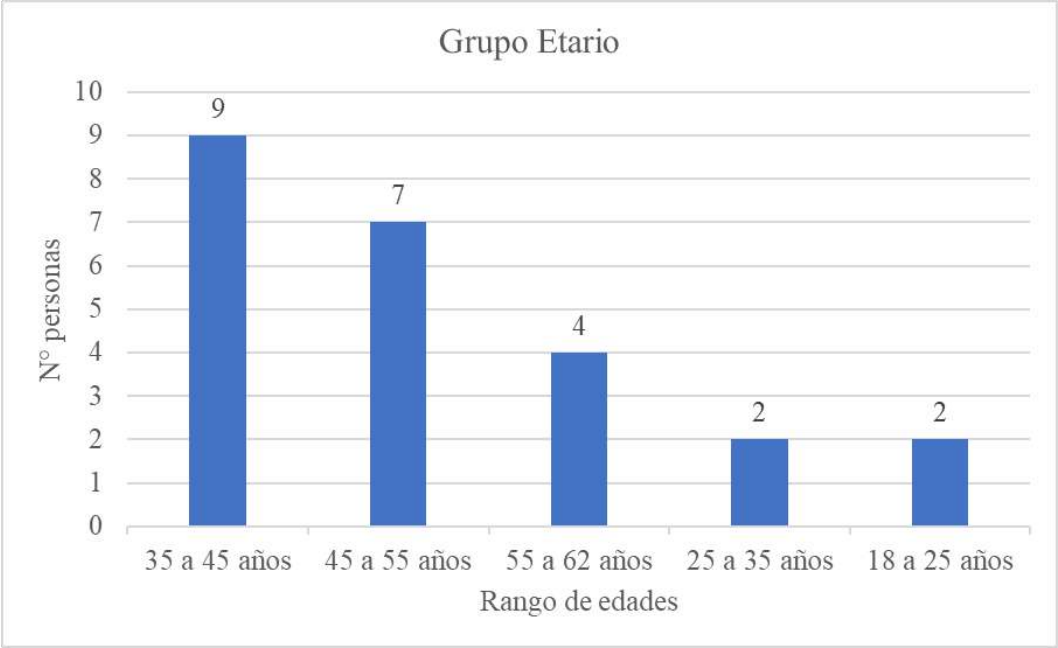
El 75% de la población trabajadora de la organización se identifica con el género masculino y el 25% restante con género femenino (Gráfico 3).

Gráfico 23. Identificación por género.



7. Grupo etario

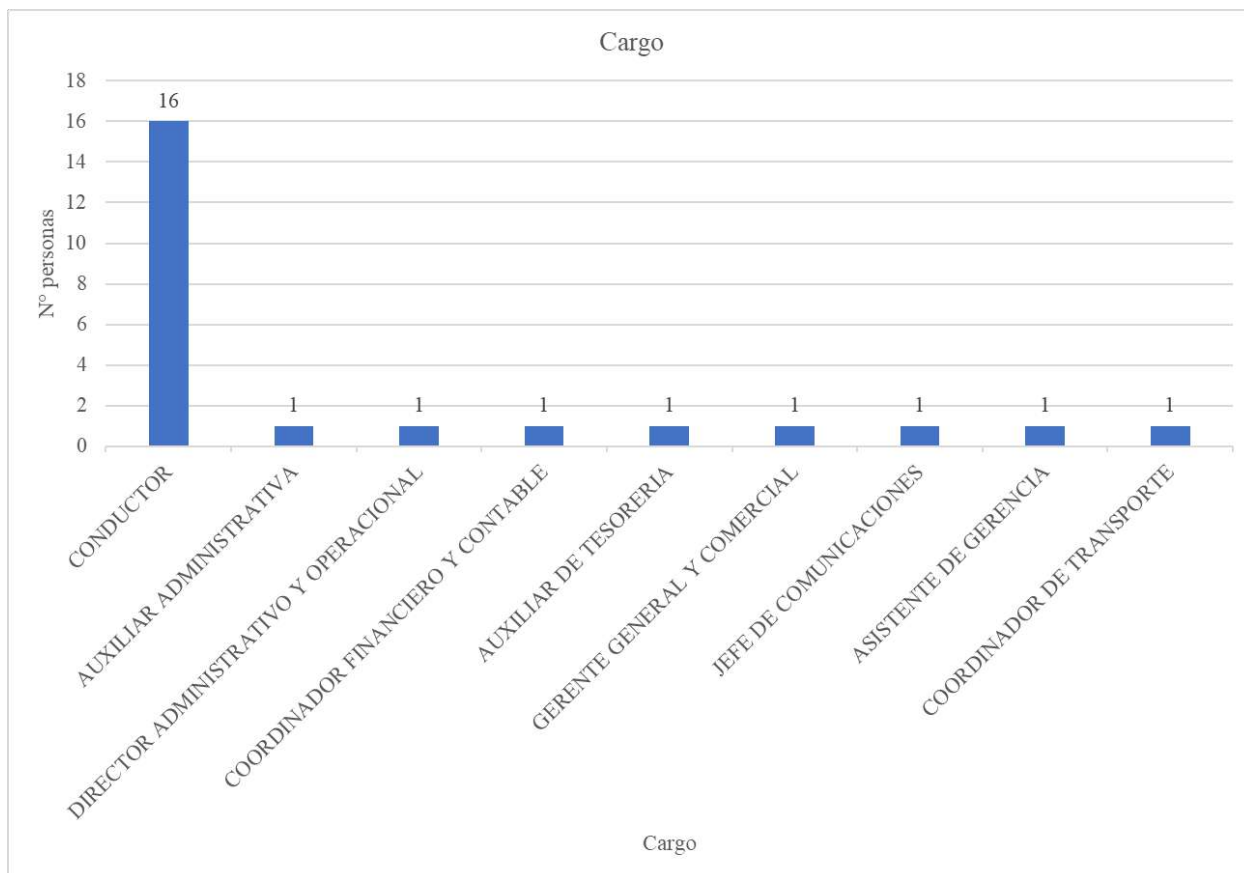
Gráfico 24. Distribución por grupo etario.



La mayor parte de la población se encuentra en grupo etario 35 a 44 años con un 37.5%, en segundo lugar, encontramos al rango de 45 a 54 años con un 29.2%, en tercer lugar, se tiene al personal con edad entre 55 a 61 años con un 16.7%, por último, los grupos etarios 25 a 34 años y 18 a 24 años cuentan con un 8.3% cada uno (Gráfico 4).

8. Cargos

Gráfico 25. Distribución por cargos.

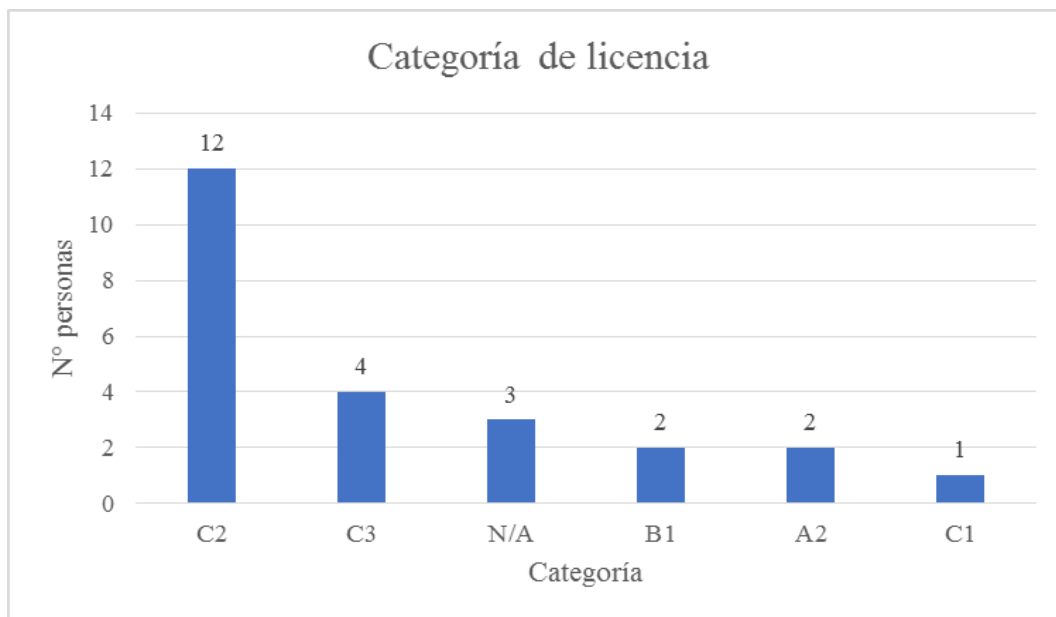


El 66.7% de la población desempeña el cargo de conductor y el 33.3% restante está representado por 8 cargos administrativos. Los 16 conductores se identifican con género masculino y cuentan con los siguientes rangos de edad (Gráfico 5):

- 35 a 44 años: 7 personas.
- 45 a 54 años: 6 personas.
- 55 a 61 años: 3 personas.

9. Categoría de licencia de conducción

Gráfico 26. Categoría de licencia de conducción.



El 12.5% de la población no conduce y por tanto no cuenta con licencia de conducción, el 87.5% de la población cuenta con las siguientes licencias (Gráfico 6):

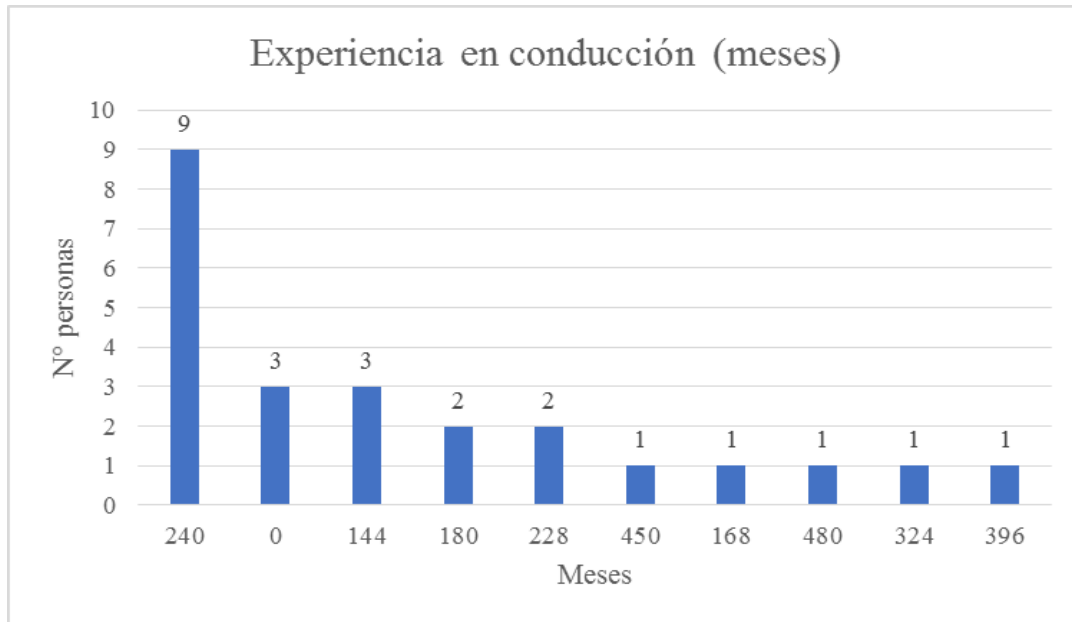
- 50% licencia de categoría C2 (Permite conducir camiones rígidos, busetas y buses).
- 16.7% licencia de categoría C3 (Permite conducir vehículos articulados de servicio público).
- 8.3% licencia de categoría B1 (Permite conducir automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses).
- 8.3% licencia categoría A2 (Permite conducir motocicletas, motociclos, moto triciclos con motor mayor a 125 CC.).
- 4.2% licencia categoría C1 (Permite conducir automóviles, camperos, camionetas y microbuses).

Para ser conductor de bus es necesario contar con licencia de categoría C2 o categoría superior, dado lo anterior cabe resaltar que los 16 conductores cumplen con el requisito.

10. Experiencia en conducción (meses).

La experiencia de conducción oscila entre 168 y 480 meses, el 37.5% de los colaboradores manifiestan contar con 240 meses de experiencia en conducción (Gráfico 7).

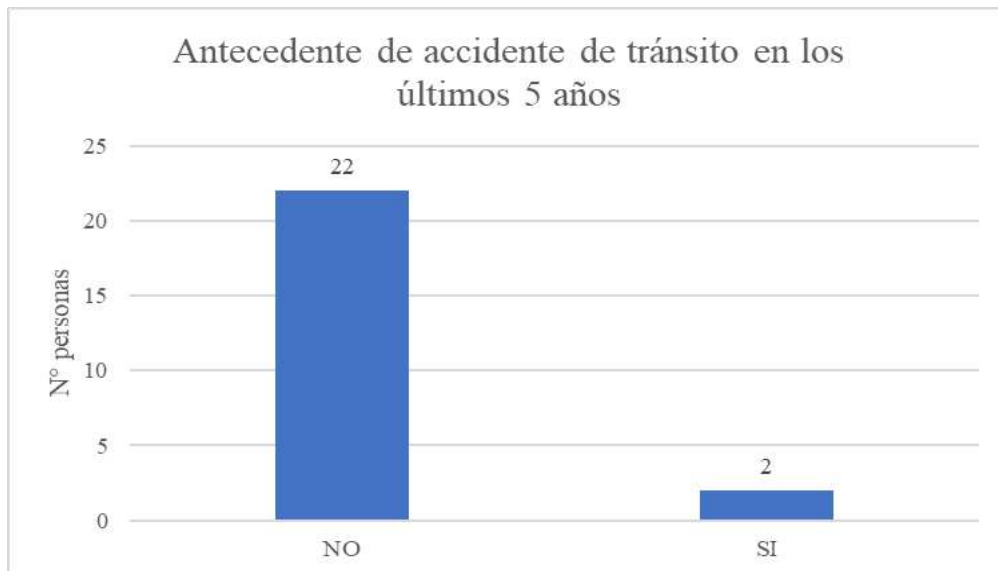
Gráfico 27. Experiencia en conducción.



Accidentalidad en los últimos 5 años:

El análisis de la accidentalidad es importante para tener un referente respecto a los incidentes o accidentes ocurridos a las personas que desempeñan la actividad de conducción, bien sea como parte de su quehacer laboral o como medio de transporte para dirigirse a su vivienda y a otros lugares. En este orden de ideas, tenemos los siguientes resultados (Gráfico 8):

Gráfico 28. Antecedente de accidentes de tránsito en los últimos 5 años.



El 91,6% de las personas encuestadas manifiestan no haber presentado un accidente de tránsito en los últimos 5 años. El 8,4% restante refieren que, si han sido partícipes de accidentes de tránsito en el mismo periodo de tiempo y describen los eventos de la siguiente manera, “Atropellé un ciclista” y “Yo iba en el vehículo y 3 jóvenes se tragaron la señal de pare y me impactaron”. En cuanto a los hechos ocurridos, no hubo víctimas mortales, solo daños materiales sin lesiones a la salud.

Respecto al tema de incidentes (Gráfico 9), el 87,5% de las personas manifiesta que en los últimos 5 años no ha presentado ningún tipo de incidente que haya incurrido en daños materiales, mientras que el 12,5% restante respondió afirmativamente a este interrogante.

Gráfico 29. Antecedente de incidente de tránsito en los últimos 5 años con daños materiales.

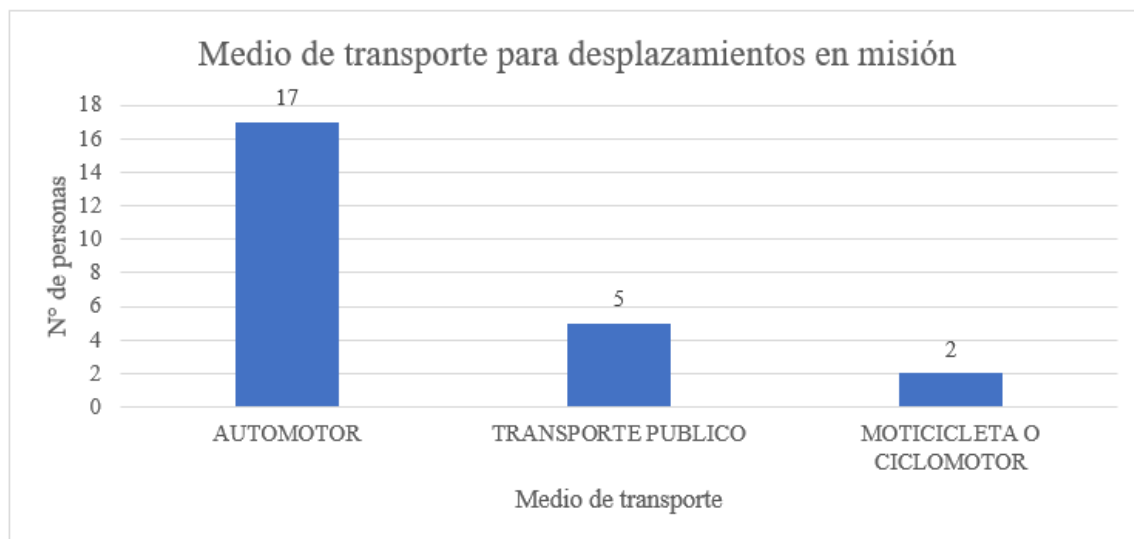


Con base en lo anterior, podemos inferir que el número de incidentes y accidentes de tránsito en los últimos 5 años se ha relacionado con el comportamiento humano, por lo cual aproximadamente 1 de cada 8 personas que laboran en la empresa han experimentado algún tipo de situación que incurre en eventos sin lesiones o consecuencias graves.

Desplazamientos en misión:

El análisis de los desplazamientos misionales cobra importancia en el sentido mismo de la movilidad, ya que existe un factor de exposición y es necesario conocer la dinámica de los mismos desplazamientos para estimar las oportunidades de riesgo relacionada además con el pilar de infraestructura segura y vehículos seguros, realizando la debida verificación de los automotores a desplazar (Gráfico 10). A continuación, consideramos las siguientes apreciaciones:

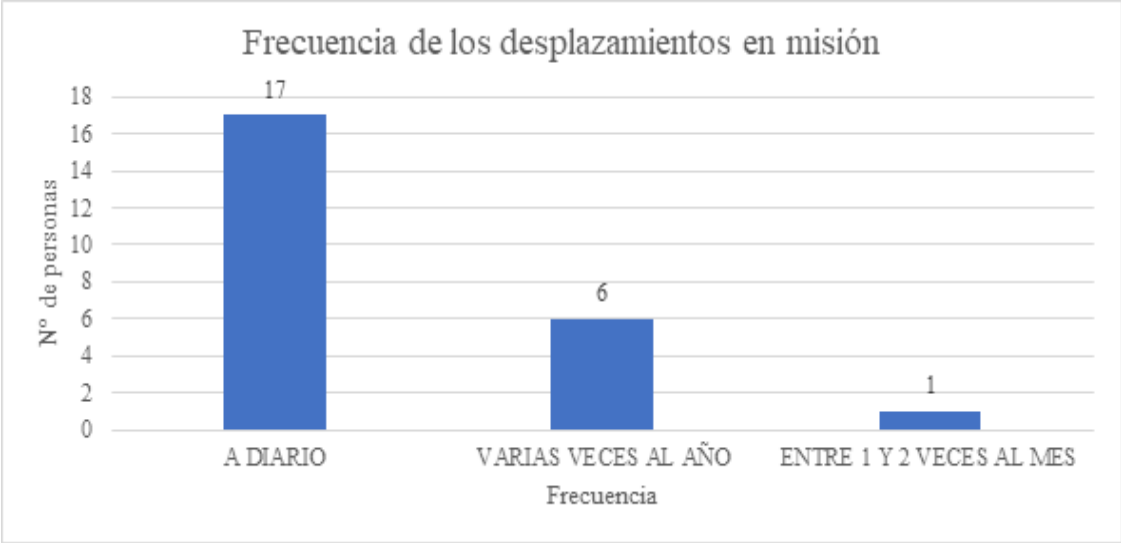
Gráfico 30. Medio de transporte para desplazamientos en misión.



En cuanto al medio de transporte para el desplazamiento en misión los trabajadores respondieron que un 71% utiliza un automotor para dichos desplazamientos, siendo esta la mayoría, seguido del 21% quienes refieren hacer uso del transporte público y solo 8% usan motocicleta o ciclomotor.

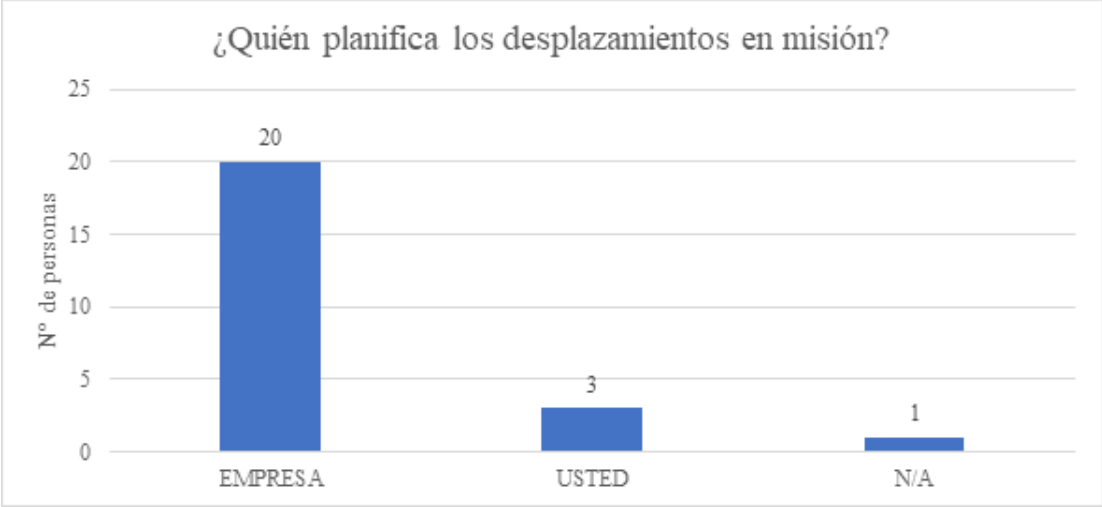
Por otro lado, tenemos que la frecuencia de los desplazamientos en misión se realiza en su mayoría a diario con un 71% referenciado en la encuesta, sin embargo, el 25% de los trabajadores refieren realizar este tipo de desplazamiento varias veces al año y solo un trabajador asegura hacerlo de 1 a 2 veces al mes (Gráfico 11).

Gráfico 31. Frecuencia de los desplazamientos en misión.



En cuanto a la planificación de los desplazamientos en misión (Gráfico 12) tenemos que la empresa con un 83,3% es responsable de estos, 12,5% lo hace el encuestado y solo el 4,2% en este caso una sola persona no conoce el responsable del mismo. este apartado es de gran importancia ya que estaría relacionado de forma directa la responsabilidad en caso de una eventualidad y la verificación del desarrollo de esta actividad en la empresa.

Gráfico 32. Planificación de desplazamientos en misión.



Para el apartado de propiedad del automotor (Gráfico 13), se halló que el 71% de los conductores en misión no manejan su propio vehículo y el 29% de estos si usa su propio vehículo, lo cual también indica un plan para el control del estado de aquellos automotores que no son de la empresa y que están bajo la responsabilidad del propietario, pero que a la vez cumple con los desplazamientos posiblemente designados por la empresa.

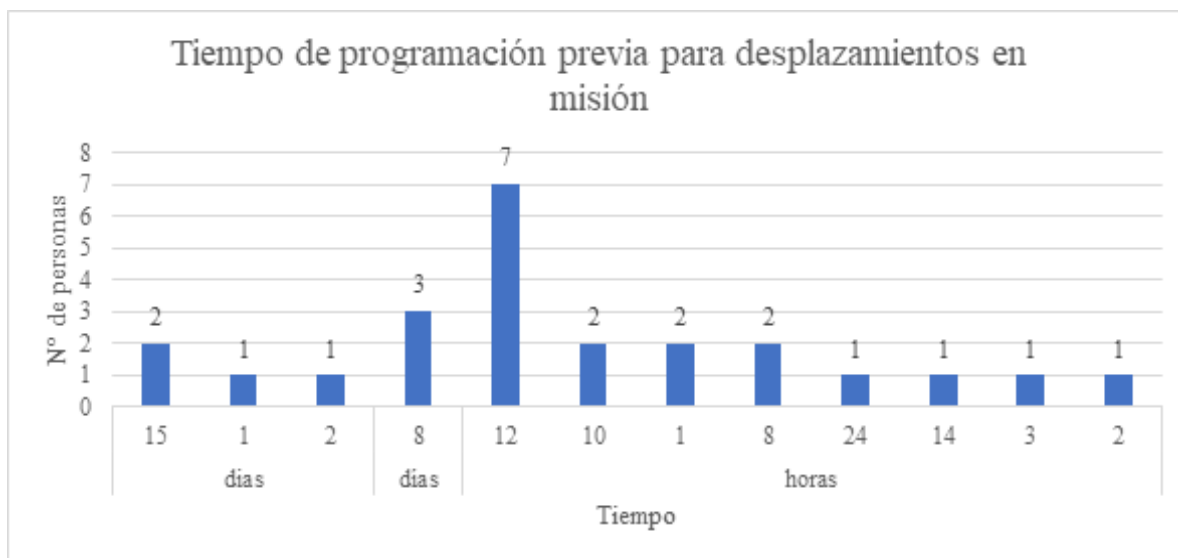
Gráfico 33. Propiedad del vehículo para los desplazamientos en misión.



Así como conocer la responsabilidad en la planeación de los desplazamientos en misión es importante, del mismo modo es pertinente tener en cuenta el tiempo de programación previa a

dichos desplazamientos, esto nos permitirá estimar en qué tiempos las revisiones pertinentes para vehículos seguros deben realizarse, si se es posible realizar y bajo qué circunstancias psicológicamente expresas se encuentra el conductor para llevar a cabo la misión (Gráfico 14).

Gráfico 34. Tiempo de programación para desplazamientos en misión.

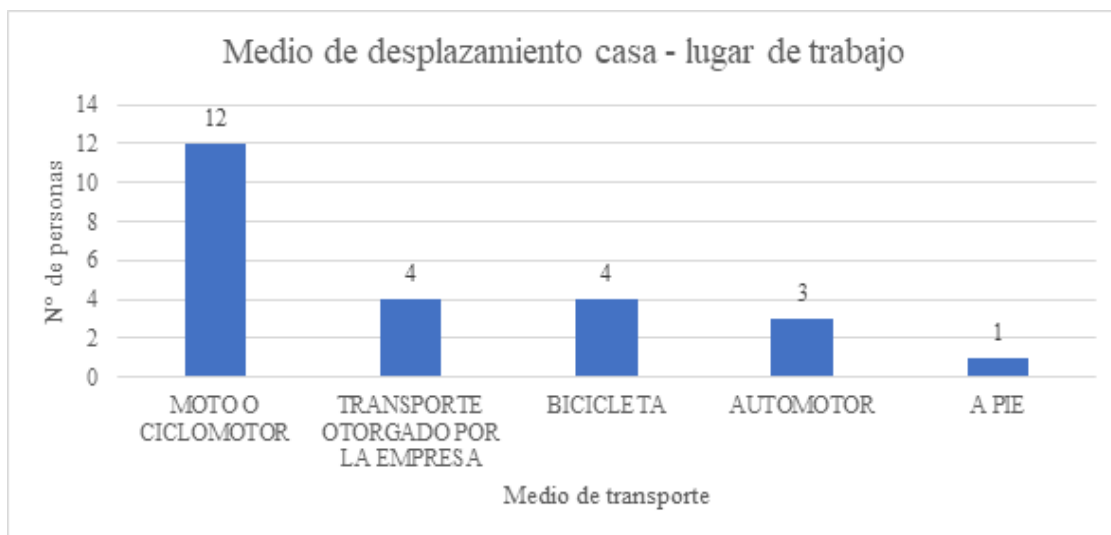


La encuesta arrojó que el 71% de los desplazamientos en misión son programados con 12 horas de anticipación al mismo, 13% señalan que se programan con 8 días previos, 8% de los encuestados respondieron que con una hora, 8 horas y 10 horas respectivamente, otro 8% asegura que con 15 días de anticipación se programan los desplazamientos, en el mismo sentido la encuesta arrojó que 4% de los trabajadores respondieron que los viajes en misión se programan con 2, 3, 14, y 24 horas previas respectivamente y otro 4% dijeron que con 1 y 2 días de anticipación se programan estos. En el ejercicio de la encuesta se toma en cuenta además el rango de kilómetros recorridos por el profesional en labor de lo cual se relaciona que el 79% de los trabajadores recorren entre 500 km o más en sus desplazamientos de labor, el 12% recorre de 5 a 50 km, 4% recorre entre 100 a 200 km y entre 201 y 500 km lo recorre un 4% restante.

Desplazamiento casa - lugar de trabajo:

Dentro del PESV es importante también estimar los desplazamientos de todos los trabajadores de casa al lugar de trabajo, que influyen todos los pilares reconocidos y abordados a lo largo del presente proyecto, por ello se toma referencia en la encuesta que arroja los siguientes datos (Gráfico 15):

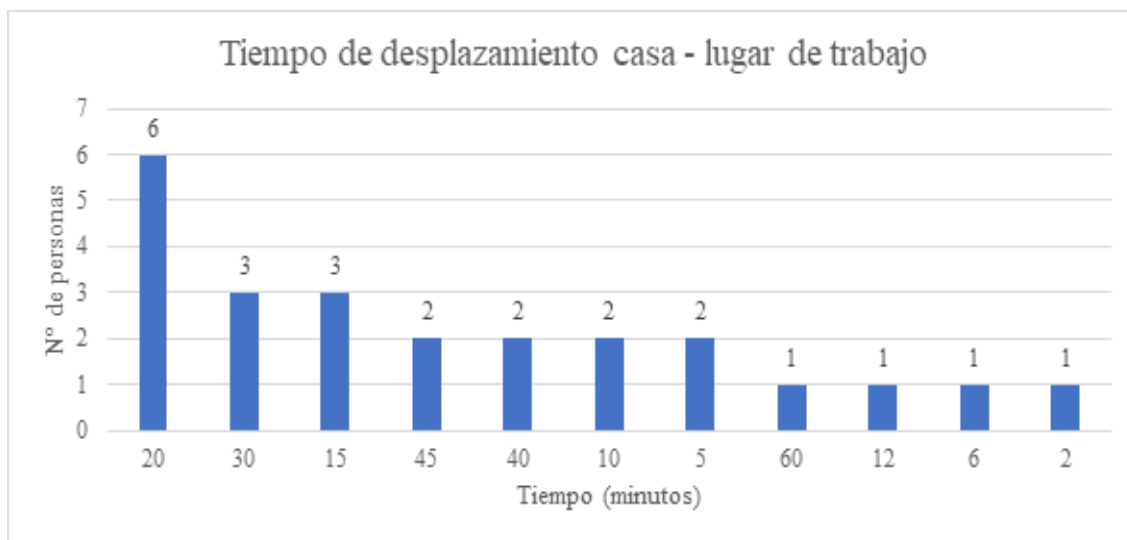
Gráfico 35. Medio de desplazamiento casa – lugar de trabajo.



En primera instancia se toma en cuenta el medio de desplazamiento que usan todos los trabajadores de cada al lugar de trabajo, para lo cual se obtuvo que el 50% de los trabajadores usan moto o ciclomotor, lo que indicaría una alerta ya que los índices de accidentalidad son mayores y más graves en moto. Seguido a esto tenemos que el porcentaje de trabajadores que usan el transporte otorgado por la empresa y quienes usan bicicleta es igual con un 16,7%, el 12,5% de las personas se desplaza en automotor propio y finalmente solo una persona, que corresponde al 4,1% va caminando de la casa a la empresa y de la empresa a la casa.

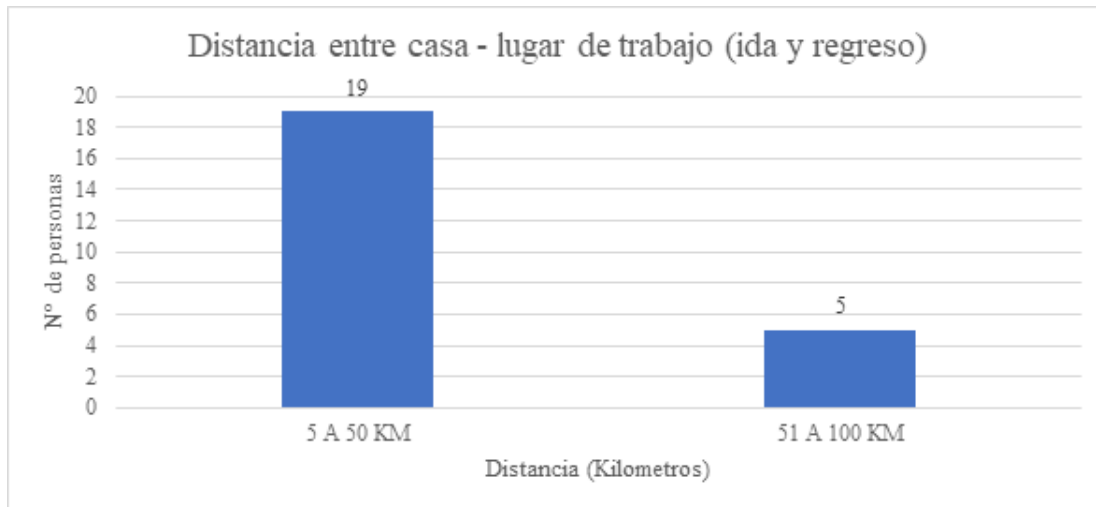
En cuanto al tiempo que los trabajadores gastan en desplazarse de la casa al trabajo (Gráfico 16), se obtuvo que 25% de los trabajadores gastan 20 minutos haciendo el recorrido, 13% de esta gasta 30 minutos y otro 13% se desplaza en 15 minutos, por otro lado 17% de los trabajadores dura 40 y 45 minutos desplazándose de su casa al trabajo, y otro 29% gasta entre 2 a 12 minutos llegando al trabajo desde su casa, y solo una persona con un 4%, se toma una hora para realizar el mismo desplazamiento.

Gráfico 36. Tiempo de desplazamiento casa – lugar de trabajo.



Finalmente, en este apartado se toma en cuenta la distancia entre el trabajo y la casa (Gráfico 17), referidas en dos medidas, de 5 a 50 km es la distancia para el 79% de los trabajadores y de 51 a 100 km es la distancia recorrida para el resto de los trabajadores indicada con un 21%.

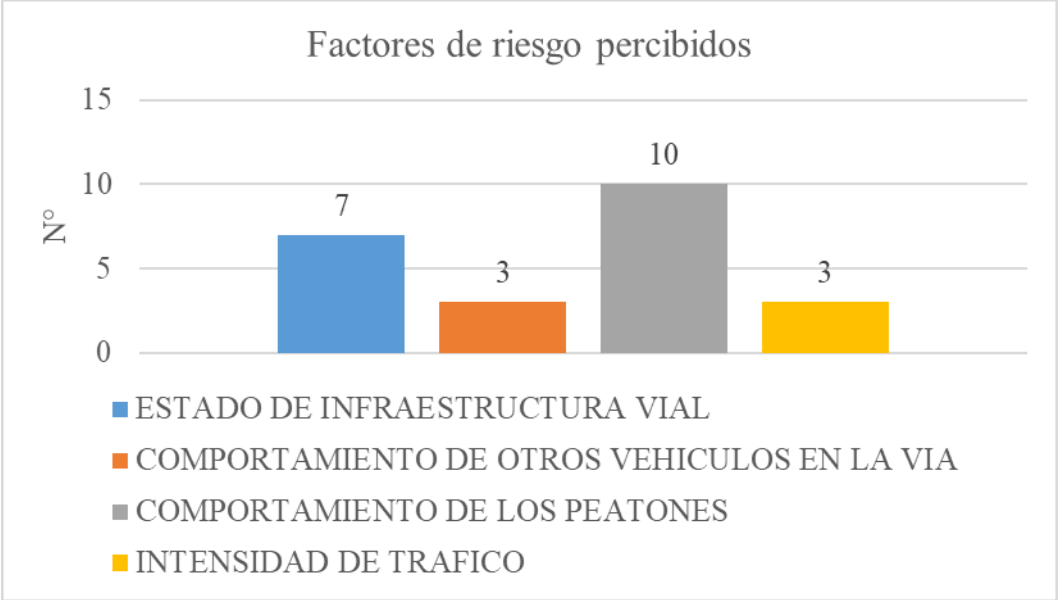
Gráfico 37. Distancia casa – lugar de trabajo.



Percepción del riesgo:

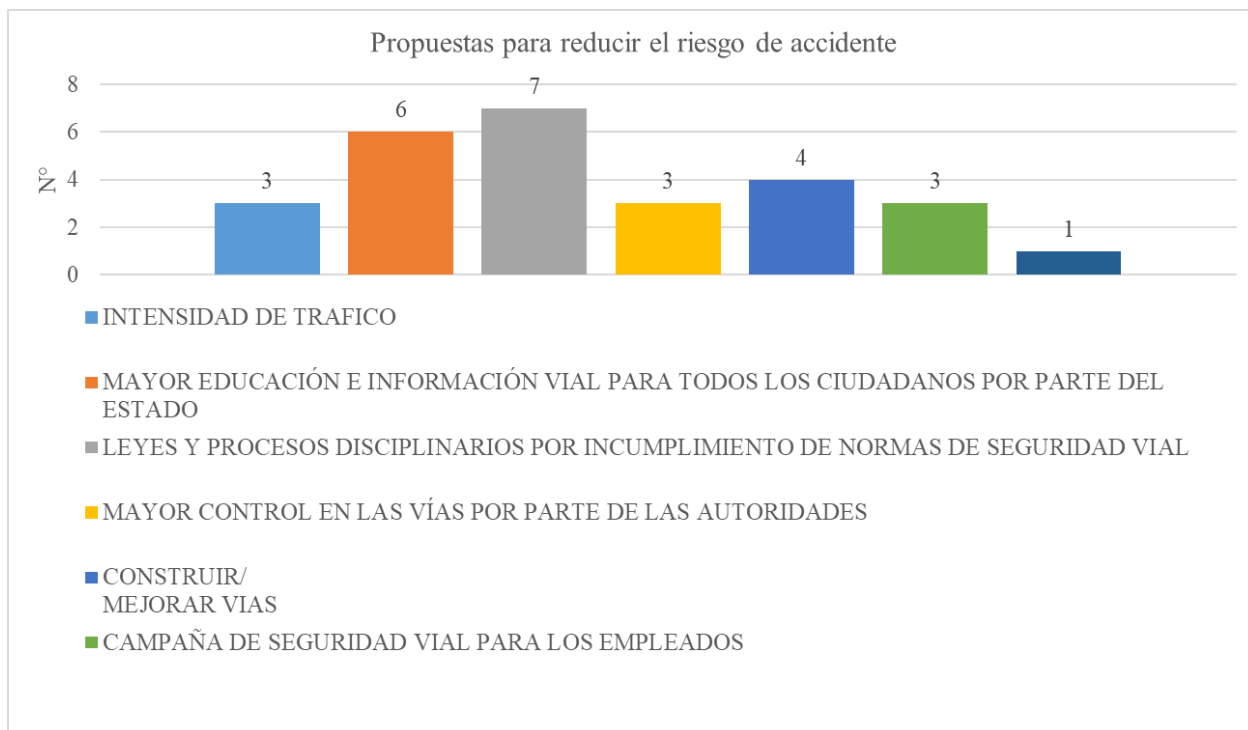
Para el último bloque de preguntas realizadas en la encuesta, se toma en consideración quizás uno de los más importantes aspectos, que es la percepción del riesgo. Este nos permite identificar los factores individuales que podrían favorecer la gestión del riesgo en las diferentes áreas del ejercicio de la empresa, para este apartado se toman en cuenta los factores de riesgo percibidos (Gráfico 18) y las propuestas para reducir el riesgo de accidente (Gráfico 19), descritas a continuación:

Gráfico 38. Factores de riesgo percibidos.



En la sección relacionada con los factores de riesgo percibidos se obtuvo que el 42% de los trabajadores perciben el comportamiento del peatón como el principal indicador de riesgo en la vía, seguido por un 29% de los trabajadores que relacionan el estado de las vías como un factor de riesgo, y 12,5% tanto para comportamiento de otros vehículos en la vía como para la intensidad del tráfico respectivamente. Hubo una persona que no dio respuesta a esta pregunta, la cual representa el 4% restante que no se observa en la gráfica.

Gráfico 39. Propuestas para reducir el riesgo de accidente.



En la última pregunta que se planteó se encontró que los trabajadores proponen para reducir el riesgo de accidente en un 29,2% la implementación de leyes y procesos disciplinarios por el incumplimiento de normas de seguridad vial, seguido de un 25% que señalan la necesidad de una mayor educación e información vial para todos los ciudadanos por parte del estado, por otro lado existen tres grupos con un 12,5% de los trabajadores cada uno que identifica la intensidad del tráfico, un mayor control en las vías por parte de las autoridades y la construcción de campañas de seguridad vial para los empleados respectivamente, también un 16.7% de los trabajadores consideran que construir o mejorar las vías ayudaría a reducir el riesgo en las vías y finalmente un 4,1% contestó que ninguna de las opciones anteriores serían una posible propuesta para la reducción del riesgo de accidente.

De acuerdo a los resultados de la encuesta aplicada, se procede a la realización de la evaluación del riesgo, la cual tiene un alcance amplio a todos los niveles de la organización. Esto se realiza

con el fin de priorizar los aspectos en materia de seguridad vial para dar paso a la gestión o intervención de estos y así contribuir a la prevención de riesgos en materia vial.

7.1.6 Auditoría del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Las Auditorías del Plan Estratégico de Seguridad Vial se realizan 1 vez al año, por personal con competencia certificada de Diplomado Plan Estratégico de Seguridad Vial, teniendo en cuenta el Procedimiento de Auditorías Internas.

7.1.7 Indicadores

Indicador	Fórmula
Tasa de Accidentalidad Vehicular (TAV)	$TAV = \frac{\text{Número de siniestros viales en un periodo de tiempo}}{\text{Número de vehículos utilizados en el periodo de tiempo}}$
Porcentaje de conductores con comparendos por mes (PCC)	$PCC = \frac{\text{\# conductores con comparendos en el mes}}{\text{\# total de conductores consultados en el mes}}$
Cumplimiento pruebas de alcohol programadas por mes (CPA)	$CPA = \frac{\text{\# Pruebas de alcohol realizadas en el mes}}{\text{\# Total de pruebas de alcohol programadas en el mes.}}$
Cumplimiento anual de revisiones bimestrales	$CRB = \frac{\text{\# revisiones bimestrales realizadas al año}}{\text{\# revisiones bimestrales programadas en el año.}}$

(CRB)	
Cumplimiento Plan de Capacitación por mes (CPC)	CPC= # capacitaciones realizadas por mes / # capacitaciones programadas por mes.

7.2 Segundo Pilar: Vehículos Seguros

7.2.1 Inspección de vehículos y Chequeo Pre-Operacional.

SERVIGALO S.A.S cuenta con los siguientes vehículos (Tabla 4) para la prestación del servicio de transporte público especial terrestre de pasajeros.

Tabla 10. Parque automotor

CLASE	MARCA	PLACA	MODELO	N° CHASIS	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD SILLAS	TARJETA DE OPERACIÓN
Bus	Volkswagen	SQF588	2015	9532D52R8FR506147	Diesel	40	225069
Bus	Volkswagen	SQF586	2015	9532D52R0FR506143	Diesel	40	225068
Bus	Volkswagen	SQF584	2015	9532D52R0FR505347	Diesel	40	225067
Bus	Volkswagen	SQF604	2015	9532D52R6FR440116	Diesel	32	225071
Bus	Volkswagen	SQF603	2015	9532D52RXFR439955	Diesel	32	225070
Bus	Volkswagen	SQF602	2015	9532D52R3FR508064	Diesel	32	225076
Bus	Chevrolet	TRF208	2006	9GCNPR71X6B007184	Diesel	31	225073
Bus	Internacional	TSG761	2008	3HVBFAAN18N694069	Diesel	44	225074
Bus	Internacional	SKR273	2007	3HVBFAAN17N485512	Diesel	39	225066
Bus	Internacional	TPX775	2007	3HVBFAAN17N485516	Diesel	44	225072
Bus	Volvo	UYS621	2005	9BVR6C4175E357691	Diesel	45	225075
Bus	Chevrolet	SKR021	2000	9GCM7T1J0YB010507	Diesel	37	225092

La empresa planea y ejecuta actividades de inspección y mantenimiento para los vehículos con el fin de procurar la seguridad de su personal y los usuarios de los mismos, para tal fin cuenta con un Formato de Chequeo pre operacional el cual debe ser diligenciado diariamente por el conductor, Formato de inspección de vehículos mensual el cual debe ser diligenciado por Coordinador de

Transporte o miembro del COPASST (Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo), Convenio con el Centro Diagnóstico Automotor de Tuluá (CDAT) para revisiones bimestrales.

7.2.1.1 Formato Chequeo Pre operacional (periodicidad diaria):

En caso de detectar fallas o deficiencias en los siguientes elementos no se debe operar el vehículo: frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas, sistema de escape de gases, llantas, conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos (Ver Anexo 2).

7.2.2 Mantenimiento de Vehículos.

La organización cuenta con un plan de mantenimiento de sus vehículos que incluye: procedimiento de mantenimiento de vehículos, mantenimiento preventivo: chequeo diario pre operacional y revisiones bimestrales y registro de los mantenimientos realizados por vehículo.

7.2.2.1 Procedimiento de mantenimiento de vehículos.

Este tiene como objetivo establecer las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de la empresa para prevenir cualquier tipo de accidente de tránsito y garantizar su operación, incluyendo todas actividades llevadas a cabo en el proceso de gestión operativa de los vehículos propios y los controles realizados a los vehículos de convenio, solo son aceptados los vehículos que cumplan con los requerimientos de la empresa, la revisión técnica del mismo vehículo y los que se encuentren bajo normatividad vigente del Ministerio de Puertos y Transportes, además, estos deben portar pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, FUEC, SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), revisión bimestral, cinturones de seguridad, extintor y botiquín.

Los responsables de las actividades relacionadas con el desarrollo del procedimiento son: Coordinación de Transporte y los conductores.

7.2.2.2 Mantenimiento preventivo.

La empresa ha definido las siguientes actividades de mantenimiento preventivo con el ánimo de promover la movilidad segura para conductores, pasajeros y demás actores viales:

- Revisiones bimestrales: las cuales se llevan a cabo cada 60 días, en el Centro de Diagnostico Automotor de Tuluá (CDAT), que tiene como finalidad identificar las posibles fallas y el estado del vehículo, en caso de presentar alguna inconsistencia se lleva a reparación para finalmente volver al CDAT y corroborar que es apto.
- Alistamiento diario: el cual está a cargo del conductor de cada vehículo de forma diaria, empleando el formato Lista de Chequeo Pre operacional de Vehículos.
- Revisión técnico mecánica: la revisión técnico mecánica es realizada cada 12 meses en el CDAT, se tienen en cuenta el funcionamiento y la emisión de gases, dicha información es suministrada en el software de la empresa dentro de la hoja de vida de cada vehículo.

7.2.2.3 Mantenimiento correctivo.

La actividad de mantenimiento correctivo depende del daño o falla del vehículo, se programa la reparación y se determina si esta es resultado de una falta de mantenimiento preventivo, descuido, accidente, desgaste normal del vehículo o fallas inesperadas y se verifica su ejecución y la eliminación de la causa de la falla, finalmente se suministra la información en la base de datos de la empresa.

- Requerimiento de repuestos e insumos: se realiza la solicitud de compra de insumos, con proveedores aprobados teniendo en cuenta los requerimientos de calidad y seguridad de los elementos.

7.3 Tercer Pilar: Comportamiento Humano.

Este es quizá el componente más importante a intervenir dentro de los 5 pilares que componen el PESV. Se debe contar con un procedimiento de selección estricto que permita la contratación de personal idóneo, teniendo en cuenta que las labores que desempeña el conductor y los demás actores viales son de suma responsabilidad al momento de prestar el servicio o llevar a cabo sus actividades en las vías por donde transitan.

7.3.1 Proceso de selección de personal.

Se debe realizar un examen de ingreso que tenga énfasis en detección de problemas osteomusculares, pruebas psicotécnicas acordes al cargo a aplicar, audiometría, optometría y exámenes de laboratorio en los cuales pueda detectar alteraciones que eleven el riesgo cardiovascular, todo lo anterior aterrizado a lo que se incluye en el profesiograma de la empresa.

Actualmente, la organización cuenta con el Procedimiento para la selección, contratación y evaluación de competencias y desempeño de personal, este se conforma de un paso a paso estructurado que inicia con la revisión de hojas de vida que cumplan con el perfil requerido, seguido de verificación de antecedentes judiciales y disciplinarios, previo a la citación a entrevista. Una vez culminado este paso, y si se decide que la persona es la indicada para el cargo, se procede a la realización de exámenes médicos, que incluyen la prueba psico sensométrica en el caso del cargo de conductor. Se realiza la recepción de documentos, se hace la contratación de manera

formal, que incluye la afiliación a seguridad social. Finalmente se continúa con el proceso de capacitación y entrenamiento según sea el caso.

Una vez establecido el ingreso de un conductor a la operación, se debe realizar una revisión exhaustiva de la documentación legal requerida. Para esto, se debe remontar a la revisión de licencia de conducción, certificaciones laborales, antecedentes de multas por infracciones de tránsito, hoja de vida con referencias incluidas, entre otros.

7.3.2 Responsabilidad y Comportamiento

SERVIGALO S.A.S. ha definido roles, responsabilidades y autoridades del Sistema de Gestión Integral, en el cual se incluyen las siguientes responsabilidades y comportamientos para la gestión de seguridad vial:

Gerencia General y Comercial:

- Suministrar los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades de seguridad vial y seguridad y salud en el trabajo.
- Garantizar la consulta y participación de los trabajadores en la identificación de los peligros y control de los riesgos, así como la participación a través del comité o vigía de Seguridad y Salud en el trabajo.
- Garantizar la disponibilidad de personal competente para liderar y controlar el desarrollo de la seguridad vial y la seguridad y salud en el trabajo.
- Garantizar un programa de capacitación acorde con las necesidades específicas detectadas en la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos.

- Acudir a las actividades de formación y/o capacitación externa o interna que programe la empresa en temas de Seguridad Vial y Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.

Responsables de Proceso:

- Participar en la actualización de la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos.
- Participar en la construcción y ejecución de planes de acción.
- Colaborar y velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas en el compromiso de autocuidado, el reglamento Interno de Trabajo, el Plan Estratégico de Seguridad Vial y el Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial.
- Promover la adopción de conductas seguras en la ejecución de los roles viales, tanto a nivel personal como por parte de su personal a cargo.
- Acudir a las actividades de formación y/o capacitación externa o interna que programe la empresa en temas de Seguridad Vial y Seguridad y Salud en el Trabajo.

Comité de Seguridad Vial:

- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción para cada uno.
- Promover la prevención de accidentes de tránsito.
- Planificar, organizar, apoyar y/o dirigir las capacitaciones a conductores y demás actores viales de la empresa.
- Informar a la alta dirección sobre las acciones y programas llevados a cabo y los pendientes de ejecución.

- Promulgar y promover el cumplimiento de la Política de Seguridad Vial en todos los niveles de la organización.
- Gestionar los recursos para cumplir con el Programa de Seguridad Vial y hacer seguimiento a los indicadores.
- Apoyar la investigación de los incidentes y/o accidentes de tránsito.

Trabajadores:

- Cumplir con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
- En caso de sufrir accidente de trabajo y/o accidente de tránsito en cumplimiento de sus funciones deberá informar inmediatamente, con el fin de realizar procedimiento pertinente en Seguridad Vial y Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Adoptar conductas seguras en la ejecución de los roles viales, tanto en desplazamiento en misión como en la vida cotidiana.
- Adicionalmente, es responsable de identificar, mitigar e informar los riesgos que sean probables y/o potenciales relacionados con sus funciones y responsabilidades.

7.3.3 Políticas de regulación.

Posterior a la contratación del personal, se realiza una inducción general al trabajador y se hace partícipe del Plan de Capacitación, para contextualizar con las normas de la empresa, las diversas situaciones a las cuales puede enfrentarse, evaluación de peligros y riesgos a los que está expuesto, roles y responsabilidades a cumplir como actor vial, de modo que conozca las directrices de la empresa y normas aplicables para la seguridad vial y pueda tener un buen desempeño.

7.3.3.1 Política de prevención de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas (SPA): Esta política debe hacer parte de la inducción y reinducción anual del personal, establece las prohibiciones con relación al consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactivas, así como los deberes de los trabajadores en cuanto a la participación en actividades de promoción de hábitos de vida saludable y control de consumo de acuerdo al Procedimiento para prueba de alcohol y sustancias psicoactivas. (Ver Anexo 3)

7.3.3.2 Política de uso de cinturón de seguridad: El uso del cinturón de seguridad en los vehículos es un requisito de obligatorio cumplimiento en todas las vías del territorio nacional para el conductor, pasajero adjunto, ocupantes de sillas que no tengan al frente otros asientos o de sillas traseras.

La organización y cada uno de los conductores deben garantizar que los cinturones de seguridad de cada uno de los vehículos que presten servicio se encuentren en óptimas condiciones y que se permita su buen uso.

7.3.3.3 Política de no uso de equipos móviles mientras se conduce: Los equipos electrónicos no deben ser usados mientras se realiza la actividad de conducción, debido a los riesgos de accidentalidad que conlleva por la distracción generada. Sin embargo, en algunos casos la empresa designa un equipo de telefonía para la comunicación directa y oportuna con el área de operaciones y este debe ser soportado bajo el uso de dispositivos “manos libres” o “bluetooth” con el fin de que las manos estén libres y poder tener total control de la dirección del vehículo.

Todo tipo de manipulación de teléfonos celulares u otros dispositivos está prohibida para chatear o para enviar mensajes de texto para fines personales mientras se está conduciendo el vehículo. Si se va a realizar una llamada urgente o escribir un mensaje, lo mejor es estacionarse antes en un lugar apropiado.

El no cumplimiento de la directriz de SERVIGALO S.A.S, puede conllevar a infracción C38 del Código Nacional de Tránsito, que establece sanciones por “usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos en el momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres”. Dado lo anterior, el uso de equipos bidireccionales durante la realización de recorridos en situaciones que no ameriten será causal de sanción disciplinaria.

7.3.3.4 Política de regulación de la velocidad: Se deben acatar los límites de velocidad establecidos en las normas legales vigentes, teniendo en cuenta además las condiciones de la vía y del viaje, así:

- Carreteras nacionales y departamentales: 80 km/h.
- Carreteras urbanas: 60 km/h.
- Vías rurales, residenciales o escolares: 30 km/h
- Rutas internas de la organización Ingenio Carmelita S.A: 20 km/h

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

7.3.3.5 Política de regulación de horas de conducción y de descanso: En aras de minimizar los riesgos asociados a la fatiga que puedan afectar la organización o a los contratantes del servicio, la organización ha definido lo siguiente:

- Establecer 15 minutos de reposo y descanso para prevenir la fatiga entre los recorridos programados a los conductores.
- Incluir temas de capacitación sobre pausas activas, hábitos de vida saludable, los cuales pueden prevenir fatiga y enfermedades relacionadas.
- Evaluar en caso de accidente o incidente de trabajo, la probabilidad de causalidad por la fatiga.

7.3.3.6 Política de señalización y demarcación: esta política aplica hace alusión principalmente a la demarcación en las áreas internas de la empresa donde se requiera, teniendo en cuenta el tránsito de los otros actores viales y las precauciones que se deben tomar respecto a ellos.

7.3.3.7 Política de uso de elementos de protección personal: Los conductores contarán con prendas para parte superior tipo polo dotados de franjas reflectivas, calzado industrial y chaleco reflectivo para prevenir los riesgos de acuerdo a su actividad. Se llevará registro de la entrega de dotación y elementos de protección personal, así como de la inspección mensual que se realizará a dichos elementos.

7.3.4 Plan Anual de Capacitaciones

Dada la responsabilidad y el riesgo que conlleva la conducción de vehículos es indispensable que los conductores desarrollen comportamientos seguros y aumenten su conciencia con respecto al

desarrollo de la actividad de manera segura y eficiente, para esto se establece un Plan de capacitación anual en el cual se incluyen entre otros los siguientes temas (Ver Anexo 4):




- Fortalecimiento institucional: Divulgación de políticas y reglamento interno, procedimientos, roles y responsabilidades, normatividad, estrategias para prevención de riesgos, notificación e investigación de accidentes, entre otros.
- Comportamiento Humano: Movilidad segura, habilidades para la vida (toma de decisiones, manejo de conflictos, la magia de comunicarnos bien), conducción segura de vehículos, prevención de accidentes y eventos mortales de movilidad, fomento de hábitos de vida saludables, etc.
- Vehículos Seguros: Gestión de la Velocidad, Prevención y Control del fuego, Mecanismos de seguridad y Mantenimiento de vehículos.
- Atención a Víctimas: Protocolos para la atención de siniestros viales, Brigadas de emergencias y Legislación y bioseguridad, Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias, Primeros Auxilios Básicos, Primeros Auxilios psicológicos.

7.4 Cuarto pilar: Infraestructura Segura.

7.4.1 Infraestructura Interna.

La empresa Servigalo S.A.S no cuenta con vías internas propias, sin embargo, debido a la operación diaria de transporte de personal para su cliente Ingenio Carmelita S.A. transita por las vías internas de dicha entidad. La movilización de los vehículos se realiza teniendo en cuenta lo siguiente (Tabla 5):

Tabla 11. Señalización

Zona	Tipo De Señal o Elemento de Control		Descripción de la Señal o Elemento de Control
Senderos peatonales	Zona de peatones	No se cuenta con la respectiva señalización para circulación de peatones.	Esta zona es para uso exclusivo de personas y no de vehículos. Algunos senderos peatonales están delimitados con acordonamiento amarillo.
Zona de circulación de vehículos	Señalización velocidad máxima de circulación		Señal vertical, utilizada para indicar la velocidad máxima a la que pueden circular los vehículos desde el lugar donde esté instalada.
			Señal vertical, utilizada para indicar que la vía permite circulación en Doble sentido.
	Señal de sentido		Señal vertical, utilizada para indicar que está Prohibido seguir de frente.

Zona	Tipo De Señal o Elemento de Control		Descripción de la Señal o Elemento de Control
	de circulación		Señal vertical, utilizada para indicar Comienzo de sentido único.
Zona de parqueo	Señalización parqueadero de uso exclusivo para personas con discapacidad.		Señal de información que indica que esta área del parqueadero está reservada para personas con discapacidad.

- Señalización vertical y horizontal (velocidad, dirección).
- Zonas de parqueo, área separada para cargue y descargue, identificadas, señalizadas e iluminadas, diferenciando parqueadero interno para colaboradores internos y empresas filiales que cuentan con oficina in situ, asimismo se evidencia zona de parqueo para minusválidos.

7.4.2 Infraestructura Externa.

Debido a que la principal actividad económica de la empresa es el transporte terrestre de pasajeros se hace uso de rutas externas, usando frecuentemente las vías del municipio de Tuluá conectando con Riofrío, Roldanillo, Zarzal, Bolívar, Buga, Guacarí y Yotoco. Teniendo en cuenta el número de usuarios y frecuencia de recorridos la empresa diseñó Rutogramas para establecer los puntos







críticos o zonas de ubicación de entidades que pueden constituir un mayor riesgo en los desplazamientos.

Por otra parte, la organización cuenta con formato de auto reporte de actos o condiciones inseguras, con el fin de que los conductores puedan dar a conocer los riesgos viales que observen durante la realización de los recorridos, Ejemplo: mal estado de las vías - situación que debería darse a conocer desde la alta dirección ante entidad estatal INVIAS (Instituto Nacional de Vías) para posible apoyo y recuperación de la vía.


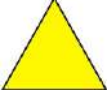


7.4.2.1 Rutogramas.

Considerando que la empresa cuenta actualmente con 12 rutas de transporte, se han generado estrategias que permitan la identificación de las vías por las cuales se realizan los desplazamientos, mediante la generación de rutogramas o mapas de rutas. Se describen a continuación los íconos y convenciones de referencia usadas en los rutogramas (Tabla 6).

Tabla 12. Íconos de referencia y convenciones

Íconos de referencia					
Estación de policía	Bomberos	Colegios / Escuelas	Hospital / Centro Médico	Flujo de personas	Juzgados / Notaría
					

Convenciones

Ruta	Área de alto tráfico vial	Área con infraestructura en mal estado	Área de alta accidentalidad
			

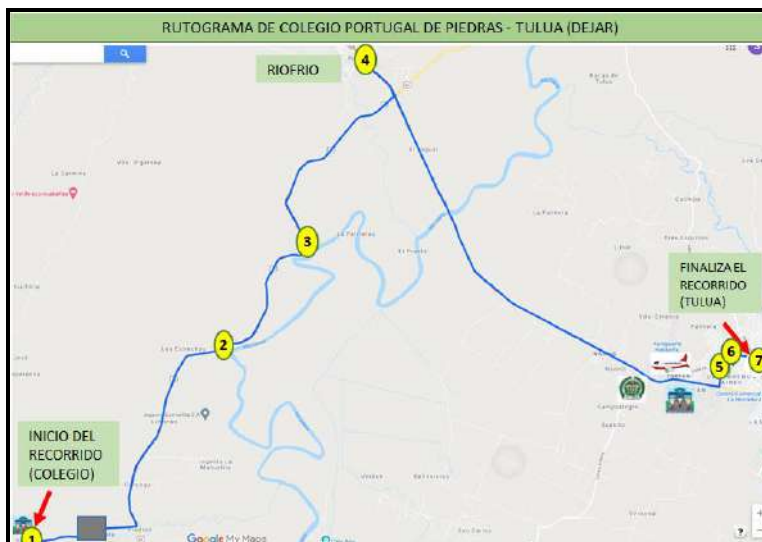
Rutograma 1. Colegio Portugal de Piedras (Recoger)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02
				VERSION: 0
				FECHA: Diciembre 1 2020
RUTA: TULUA- COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS				
NOMBRE CONTO (APLICATIVO): REC_COLEGIO				
DURACION APROX. (MINUTOS): 60 Minutos				
CLIENTE: Ingenio Camella S.A.				
# PARADERO	TULUA - COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS	TIPO PARADERO		
1	CALLE 25 # 10-13	ABORDAR		
2	CALLE 25 # 4-23	ABORDAR		
3	CALLE 25 # 2 A OESTE 11	ABORDAR		
4	PARQUE PRINCIPAL RIO FRIO	ABORDAR		
5	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LA SULTANA	ABORDAR		
6	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LOS ESTRECHOS	ABORDAR		
7	COLEGIO LUIS ALFREDO GARRIDO	ABORDAR		
OBSERVACIONES				
ICONOS DE REFERENCIA				
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS
JUZGADOS / NOTARIA				
CARACTERÍSTICAS DE LA VIA:				
Del paradero 01 al 06 la vía es pavimentada				
En la Entrada hacia el colegio Luis Alfredo Garrido hay aproximadamente de 2KM a 3 KM de vía deslizada				
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:				
Dirección:				
Entre Paradero 2 y 3: Institucion Educativa San Pedro Claver (Cl. 25 #1a Oeste-45 a)				
Entre paradero 3 y 4: Institucion Educativa Moderna (vía Tulua-Riofrio)				
Entre paradero 3 y 4: Aeropuerto de la Fuerza Aerea Colombiana (vía Tulua-Riofrio)				
Entre paradero 3 y 4: CAI de Policia Norrio (vía Riofrio - Tulua)				
En el paradero 4: Estacion de Bomberos de Riofrio				
CONVENCIONES				
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUC TURAS EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD	
REALIZO	REVISO	APROBO		
ANALISTA ADMINISTRATIVO Y OPERACIONAL	DIRECTOR ADMINISTRATIVO Y OPERACIONAL	GERENTE GENERAL Y COMERCIAL		



Rutograma 2. Colegio Portugal de Piedras (Dejar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA: <u>COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS - TULUA</u>					
NOMBRE CORTO (APLICATIVO): <u>DEJ_COLEGIO</u>					
DURACION APROX. (MINUTOS): <u>60 Minutos</u>					
CLIENTE: <u>Ingenio Camellita S.A.</u>					
# PARADERO	COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS - TULUA	TIPO PARADERO			
1	COLEGIO LUIS ALFREDO GARRIDO			DEJAR	
2	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LOS ESTRECHOS			DEJAR	
3	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LA SULTANA			DEJAR	
4	PARQUE PRINCIPAL RIO FRIO			DEJAR	
5	CARRERA 1 OESTE PARQUE DEL AMOR			DEJAR	
6	CARRERA 3 OESTE # 24 - 27			DEJAR	
7	CALLE 24 CON TRANSVERSAL 12			DEJAR	
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 02 al 7 la via es pavimentada					
En la Salida del colegio Luis Alfredo Garrido hay aproximadamente de 2KM a 3 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Dirección:					
En el Paradero 1 - Institucion Educativa Alfredo Garrido					
En el paradero 4 - Estacion de Bomberos de Riofrio					
Entre paradero 4 y 5 - Institucion Educativa Moderna (via Tulua-Riofrio)					
Entre paradero 4 y 5 - Aeropuerto de la Fuerza Aerea Colombiana (via Tulua-Riofrio)					
Entre paradero 4 y 5 - CAJ de Policia Nariño (via Riofrio - Tulua)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUC TURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
REALIZO	REVISO	APROBO			
Y OPERACIONAL	OPERACIONAL	GERENTE GENERAL Y COMERCIAL			



Rutograma 3. Gurungu – Colegio Portugal de Piedras (Recoger)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02	
				VERSIÓN: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA:		GURUNGU - COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS			
NOMBRE CORTO (APLICATIVO):		REC_COLEGIO			
DURACIÓN APROX. (MINUTOS):		30 Minutos			
CLIENTE:		Ingenio Carmelita S.A.			
# PARADERO	GURUNGU - COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS		TIPO PARADERO		
1	CORREGIMIENTO GURUNGU		ABORDAR		
2	GURUNGU		ABORDAR		
3	SALIDA CORREGIMIENTO GURUNGU		ABORDAR		
4	COLEGIO LUIS ALFREDO GARRIDO		ABORDAR		
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 3 la via es Destapada					
En la Salida del corregimiento Gurungu hay aproximadamente 500 Metros de via pavimentada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Entre el paradero 3 y 4, Salida Corregimiento Gurungu (Via Troncal del Pacifico)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
REALIZO	REVISO	APROBO			
Y OPERACIONAL	OPERACIONAL	GERENTE GENERAL Y COMERCIAL			



Rutograma 4. Colegio Portugal de Piedras – Gurungu (Dejar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02	
				VERSIÓN: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA: COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS - GURUNGU					
NOMBRE CORTO (APLICATIVO): <u>DEJ_COLEGIO</u>					
DURACIÓN APROX. (MINUTOS): <u>30 Minutos</u>					
CLIENTE: <u>Ingenio Camarilita S.A.</u>					
# PARADERO	COLEGIO PORTUGAL DE PIEDRAS - GURUNGU			TIPO PARADERO	
1	COLEGIO LUIS ALFREDO GARRIDO				DEJAR
2	ENTRADA CORREGIMIENTO GURUNGU				DEJAR
3	CORREGIMIENTO GURUNGU				DEJAR
4	GURUNGU				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 2 al 4 la via es Deslaspada					
En la Salida del colegio Alfredo Garrido hay aproximadamente 500 Metros de via pavimentada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Entre el paradero 1 y 2, Entrada Corregimiento Gurungu (Via Troncal del Pacifico)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
REALIZO	REVISO	APROBO			
Y OPERACIONAL	OPERACIONAL	GERENTE GENERAL Y COMERCIAL			



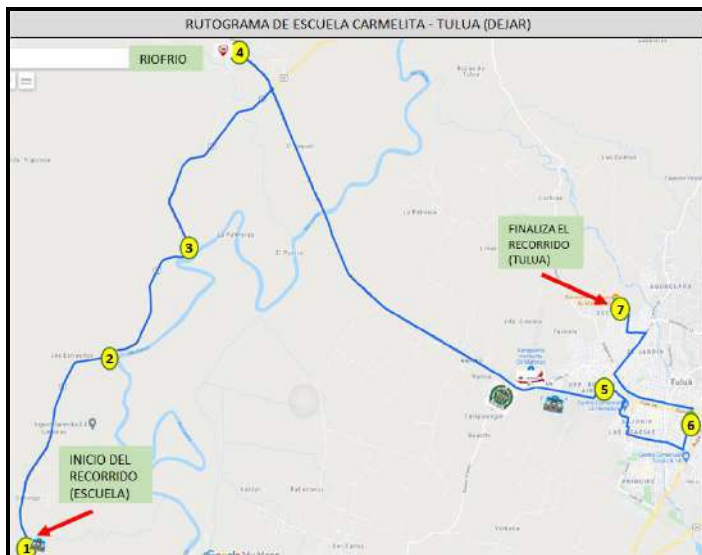
Rutograma 5. Tuluá – Escuela Carmelita (Abordar)

		RUTOGRAMA		CODIGO: LTP-02-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA:		TULUA- ESCUELA CARMELITA			
NOMBRE CORTO (APLICATIVO):		REC_ESCUELA			
DURACION APROX. (MINUTO):		78 Minutos			
CLIENTE:		Ingenio Carmelita S.A.			
# PARADERO	TULUA - ESCUELA CARMELITA	TIPO PARADERO			
1	CARRERA 36 # 28 - 13 (BARRIO VICTORIA)	ABORDAR			
2	TRANSVERSAL 12 # 26 A 31	ABORDAR			
3	MANZANA 11 CASA 30 (BOSQUES DE MARACAIBO)	ABORDAR			
4	CALLE 25 # 10-13	ABORDAR			
5	CALLE 25 # 4-23	ABORDAR			
6	CALLE 25 # 2 A OESTE 11	ABORDAR			
7	PARQUE PRINCIPAL RIO FRIO	ABORDAR			
8	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LA SULTANA	ABORDAR			
9	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LOS ESTRECHOS	ABORDAR			
10	ESCUELA CARMELITA	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 9 la via es pavimentada En la Entrada hacia la escuela Carmelita hay aproximadamente 300 Metros de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Dirección: Entre Paradero 5 y 6 :Institucion Educativa San Pedro Claver (Cl. 25 #1a Desde-45 a) Entre paradero 5 y 6: Institucion Educativa Moderna (via Tuluá-Riofrio) Entre paradero 5 y 6. Aeropuerto de la Fuerza Aerea Colombiana (via Tuluá-Riofrio) Entre paradero 5 y 6. CAI de Policia Mariño (via Riofrio - Tuluá) En el paradero 7: Estacion de Bomberos de Riofrio					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO MAL	AREA CON INFRAESTRUC TURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
REALIZO	REVISO	APROBO			
ANALISTA ADMINISTRATIVO Y OPERACIONAL	DIRECTOR ADMINISTRATIVO Y OPERACIONAL	GERENTE GENERAL Y COMERCIAL			



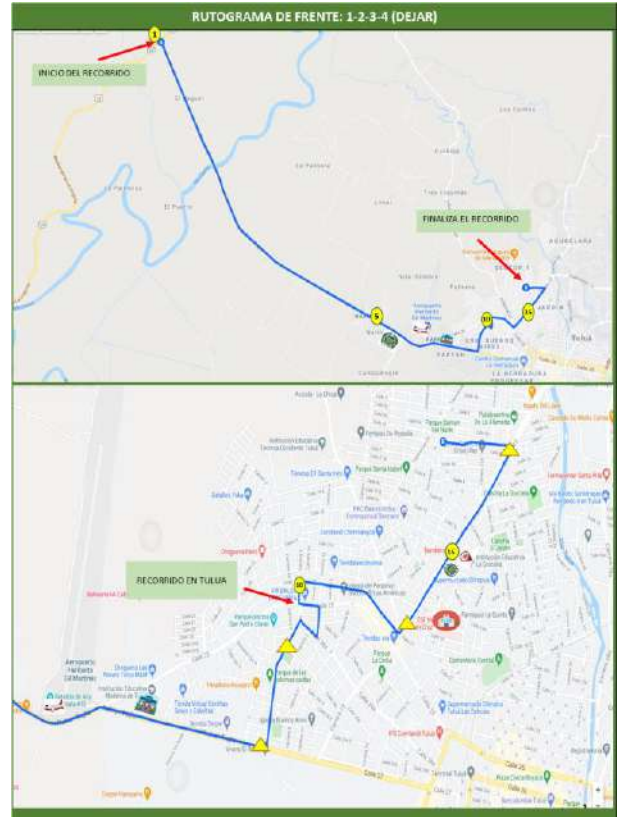
Rutograma 6. Escuela Carmelita – Tuluá (Dejar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02	
				VERSIÓN: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA:		ESCUELA CARMELITA - TULUA			
NOMBRE CORTO (APLICATIVO):		DEJ. ESCUELA			
DURACION APROX. (MINUTOS):		70 Minutos			
CLIENTE:		Ingenio Carmelita S.A.			
# PARADERO	ESCUELA CARMELITA - TULUA		TIPO PARADERO		
1	ESCUELA CARMELITA				DEJAR
2	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LOS ESTRECHOS				DEJAR
3	TRONCAL DEL PACIFICO VEREDA LA SULTANA				DEJAR
4	PARQUE PRINCIPAL RIO FRIO				DEJAR
5	TRANSVERSAL 12 # 26 A 31				DEJAR
6	CARRERA 36 # 28 - 13 (BARRIO VICTORIA)				DEJAR
7	MANZANA 11 CASA 30 (BOSQUES DE MARACAIBO)				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 02 al 7 la vía es pavimentada					
En la Salida de la Escuela Carmelita hay aproximadamente de 300 Metros de vía destapada.					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Dirección:					
En el Paradero 1 Institucion Educativa Alfredo Garrido					
En el paradero 4: Estacion de Bomberos de Riofrio					
Entre paradero 4 y 5: Institucion Educativa Moderna (via Tuluá-Riofrio)					
Entre paradero 4 y 5: Aeropuerto de la Fuerza Aerea Colombiana (via Tuluá-Riofrio)					
Entre paradero 4 y 5: CAI de Policia Nariño (via Riofrio - Tuluá)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUC TURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
REALIZO	REVISO	APROBO			
ANALISTA ADMINISTRATIVO Y OPERACIONAL	DIRECTOR ADMINISTRATIVO Y OPERACIONAL	GERENTE GENERAL Y COMERCIAL			



Rutograma 7. Frente 1, 2, 3 y 4 (Dejar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Frente 1 - Frente 2 - Frente 3 - Frente 4 (dejar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		06:10 a.m./2:10p.m./10:10p.m.		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 07:30 a.m./3:30 p.m./11:30 p.m.	
CLIENTE: <u>Ingenio Carmelita S.A.</u>					
# PARADERO	FRENTE 1	TIPO PARADERO			
1	EL SAMAN (RIOFRIO)				DEJAR
2	PIEDRA PINTADA (RIOFRIO)				DEJAR
3	EL ENCUENTRO (RIOFRIO)				DEJAR
4	PARADOR NARIÑO				DEJAR
5	PANADERIA OTOPAN NARIÑO				DEJAR
6	CARRERA 1 OESTE No. 26 I 57				DEJAR
7	CARRERA 1 OESTE N° 26 G 17 (DROGUERIA TU FARMA)				DEJAR
8	CARRERA 1 OESTE No. 26 D 09				DEJAR
9	CARRERA 3 OESTE No. 26 A 14				DEJAR
10	CARRERA 3 No. 24-23				DEJAR
11	CALLE 24 IGLESIA DE LAS AMERICAS				DEJAR
12	CALLE 24 No. T9-71				DEJAR
13	TRANSVERSAL 12 No. 23-23 (MEGAMOTOS)				DEJAR
14	TRANSVERSAL 12 (CAI DE POLICIA)				DEJAR
15	TRANSVERSAL 12 No. 21-35 (BOMBEROS)				DEJAR
16	CALLE 6 No.23 A 35				DEJAR
17	CARRERA 22 No. 7-26				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 17 la via es pavimentada En la Salida de la hacienda del ingenio carmelita hay aproximadamente de 2KM a 4 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion Entre paradero 5 y 8: Cai de policia transversal 12 (Transversal 12) Paradero 6: Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35) Entre Paradero 13 y 14: Institucion educativa San pedro claver (Cl. 25 #1a Oeste-45 a) Entre paradero 22 y 23: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrío) Entre paradero 15 y 16: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrío) Entre paradero 15 y 16: Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTU	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



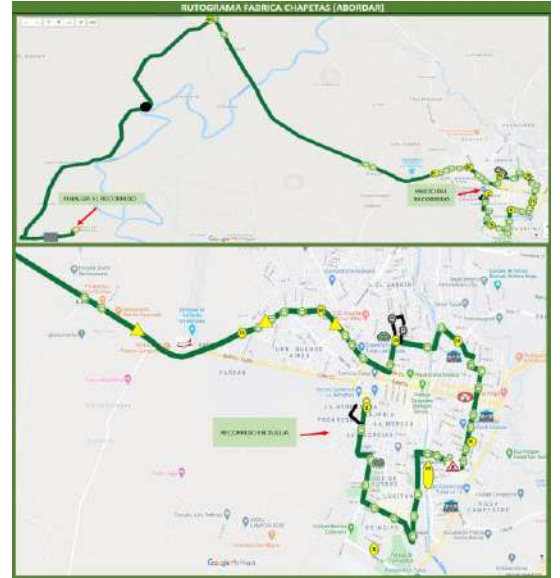
Rutograma 8. Frente 1, 2, 3 y 4 (Abordar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Frente 1 - Frente 2 - Frente 3 - Frente 4 (abordar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		05:00 a.m./1:00p.m./9:00p.m.		HORA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN: 00:00 a.m./2:00 p.m./10:00 p.m.	
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
# PARADERO	FRENTE 1	TIPO PARADERO			
1	CARRERA 1 OESTE N° 26 I 57	ABORDAR			
2	CARRERA 1 OESTE No. 26 G 17	ABORDAR			
3	CARRERA 3 No. 24-23	ABORDAR			
4	CALLE 24 IGLESIA DE LAS AMERICAS	ABORDAR			
5	TRANSVERSAL 12 No. 23-23 (MEGAMOTOS)	ABORDAR			
6	BOMBEROS TRANSVERSAL 12	ABORDAR			
7	TRANSVERSAL 12 No. 22 - 27	ABORDAR			
8	BOMBA AGUACLARA	ABORDAR			
9	CALLE 6 N° 26 A 35	ABORDAR			
10	CARRERA 22 No. 7-26	ABORDAR			
11	IGLESIA LAS AMERICAS	ABORDAR			
12	CALLE 25 No. 4-25	ABORDAR			
13	CALLE 25 No. 1-11 LA VIRGEN	ABORDAR			
14	CALLE 25 N° 3 OESTE 67	ABORDAR			
15	CALLE 25 N° 5 OESTE 37	ABORDAR			
16	PANADERIA OTOPAN NARIÑO	ABORDAR			
17	PARADOR NARIÑO	ABORDAR			
18	EL JAGUAL	ABORDAR			
19	EL SAMAN (RIOFRIO)	ABORDAR			
20	PIEDRA PINTADA (RIOFRIO)	ABORDAR			
21	EL ENCUENTRO (RIOFRIO)	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 21 la via es pavimentada					
En la Entrada a las haciendas del ingenio carmelita hay aproximadamente de 2KM a 4 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion Entre paradero 5 y 6: Cal de policia transversal 12 (Transversal 12) Paradero 6: Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35) Entre Paradero 13 y 14: Institucion educativa San pedro claver (Cl. 25 #1a Oeste-45 a) Entre paradero 22 y 23: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrío) Entre paradero 15 y 16: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-ríofrío) Entre paradero 15 y 16: Cal de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUC TURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



Rutograma 9. Fábrica de Chapetas (Abordar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02	
				VERSIÓN: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA <u>Fabrica Chapetas (abordar)</u>					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		4:45 AM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION:	
				6:00 AM	
CLIENTE: <u>Ingenio Carmelita S.A.</u>					
# PARADERO	FABRICA CHAPETAS	TIPO PARADERO			
1	CALLE 32 No. 18 A 54	ABORDAR			
2	CARRERA 19 No. 33-28	ABORDAR			
3	CALLE 38 No. 20-32	ABORDAR			
4	CARRERA 21 No. 38 A 06	ABORDAR			
5	CARRERA 21 No. 39 A 22	ABORDAR			
6	CALLE 41 A No. 23 - 70	ABORDAR			
7	CALLE 41 A No. 26 - 20	ABORDAR			
8	CARRERA 27 A No.42-13	ABORDAR			
9	CARRERA 27 A No. 40 A 37	ABORDAR			
10	CARRERA 27 A No. 38-15	ABORDAR			
11	CARRERA 27 A No. 34-42	ABORDAR			
12	CALLE 34 No. 30- 18	ABORDAR			
13	CALLE 34 No. 33-62	ABORDAR			
14	CARRERA 36 No. 33 -10	ABORDAR			
15	CARRERA 36 No. 31 -13	ABORDAR			
16	CARRERA 36 No. 28 A 57	ABORDAR			
17	CARRERA 36 No. 28-13	ABORDAR			
18	CARRERA 36 No. 24 A 19	ABORDAR			
19	CARRERA 36 No. 21-07	ABORDAR			
20	CARRERA 34 No. 19-17	ABORDAR			
21	CALLE 18 No. 29 -57	ABORDAR			
22	CALLE 18 No. 28 A 53	ABORDAR			
23	CALLE 21 No. 27 -17	ABORDAR			
24	CALLE 21 No. 22-10 (CUANDO EL BUS NO ENTRA A MARACAIBO)	ABORDAR			
25	CARRERA 23 No. 18-30 PARQUE DE MARACAIBO(TURNO 06:00 A.M. Y TURNO 10:00 P.M.)	ABORDAR			
26	CALLE 16 No. 22 A 35 MARACAIBO (TURNO 06:00 A.M. Y TURNO 10:00 P.M.)	ABORDAR			
27	CARRERA 22 No. 24-50	ABORDAR			
28	CALLE 25 FRENTE AL TEMPLO ADVENTISTA DEL 7 DÍA 17-40	ABORDAR			
29	CALLE 25 No. 15 -41	ABORDAR			
30	CALLE 25 No. 12-17 SIGLO XX	ABORDAR			
31	CALLE 25 No. 7-34 IGLESIA DE LAS AMERICAS	ABORDAR			
32	CALLE 25 No. 4-25	ABORDAR			
33	CALLE 25 No. 1 -11 (LA VIRGEN)	ABORDAR			
34	CALLE 25 No. 1 OESTE 169	ABORDAR			
35	CALLE 25 No.5 OESTE 23	ABORDAR			
36	CALLE 25 No. 7 OESTE 08 DROGUERIA LAS NIEVES	ABORDAR			
37	ESTACION DE SERVICIOS ZEUS NARIÑO	ABORDAR			
38	PANADERIA OTOPAN NARIÑO	ABORDAR			
39	PARADOR NARIÑO	ABORDAR			
40	CASERIO EL JAGUAL	ABORDAR			
41	GLORIETA RIOFRIO	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 41 la via es pavimentada					
En la entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion:					
Paradero 3: Cai de policia Lago chillcote (calle 38 esquina con carrera 21 y 21 A)					
Paradero 12: Colegio Gimnasio del pacifico (calle 34 No. 30- 18)					
Paradero 13: alto flujo de peatones en la via (calle 34 No. 33-62)					
Paradero 16: Institucion educativa maria luisa roman(calle 34 No. 33-82)					
Entre el Paradero 16 y 17: Centro medico Hemato Oncologos Tulua(calle 24 No. 25-31)					
Entre Paradero 20 y 21 : Colegio nazareth(calle 20 No. 32 A 13)					
Paradero 25 : Cai de policia paloborito (CALLE: 18 No. 28 A 53)					
Entre Paradero 35 y 36: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDNETALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMA COORDINADOR		



Rutograma 10. Fábrica de Chapetas (Dejar)

SERVICIO		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02	
				VERSIÓN: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Fabrica Chapetas (dejar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO: 6:10 AM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 7:30 AM			
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
1	CORREGIMIENTO LOS ESTRECHOS				DEJAR
2	CORREGIMIENTO LA SULTANA				DEJAR
3	GLORIETA RIOFRIO				DEJAR
4	CORREGIMIENTO EL JAGUAL				DEJAR
5	PARADOR NARIÑO				DEJAR
6	PANADERIA OTOPAN NARIÑO				DEJAR
7	ESTACION DE SERVICIO ZEUS				DEJAR
8	VIA RIOFRIO CON CARRERA 6° OESTE (IGLESIA CRISTINA)				DEJAR
9	CARRERA 1 OESTE CALLE 27 ESQUINA				DEJAR
10	CARRERA 1° OESTE N° 26 I 57				DEJAR
11	CARRERA 1 OESTE No. 26 G 17				DEJAR
12	CARRERA 1 OESTE No. 26 D 09				DEJAR
13	CARRERA 3ª 26 A 13				DEJAR
14	CARRERA 3 No. 24-23				DEJAR
15	CALLE 24 No. 4-20				DEJAR
16	CALLE 24 No. 7-84 IGLESIA DE LAS AMERICAS				DEJAR
17	CALLE 24 No. T9-71				DEJAR
18	CALLE 26 A No. 13-82				DEJAR
19	CALLE 26 A No. 17-114				DEJAR
20	CARRERA 19 No. 33-28				DEJAR
21	CARRERA 21 No. 38 A 06				DEJAR
22	CARRERA 21 No. 39 A 22				DEJAR
23	CALLE 41 A No. 23 - 70				DEJAR
24	CALLE 41 A No. 26 - 20				DEJAR
25	CARRERA 27 A No.42-13				DEJAR
26	CARRERA 27 A No. 40 A 37				DEJAR
27	CARRERA 27 A No. 38-15				DEJAR
28	CALLE 34 No. 30-06				DEJAR
29	CALLE 34 No. 33-62				DEJAR
30	CARRERA 36 No. 33 -10				DEJAR
31	CARRERA 36 No. 31 -13				DEJAR
32	CARRERA 36 No. 28-13				DEJAR
33	CARRERA 36 No. 24 A 19				DEJAR
34	CARRERA 36 No. 21 A 07				DEJAR
35	CARRERA 34 No. 20-09				DEJAR
36	CALLE 18 No. 29 -57				DEJAR
37	CALLE 18 No. 28 A 53				DEJAR
38	CALLE 21 No. 27 -17				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBOS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA: Del paradero 01 al 38 la via es pavimentada En la salida del ingenio hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES: Direccion Entre paradero 6 y 7: Cal de policia Nariño (via riofrío - tulua) Entre paradero 6 y 7: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio) Entre paradero 20 y 21: Cal de policia Lago chilicote (calle 38 esquina con carrera 21 y 21 A) Paradero 30: Colegio Gimnasio del pacifico (calle 34 No. 30- 18) Paradero 31: alto flujo de peatones en la via (calle 34 No. 33-62) Paradero 32: Institucion educativa maria luisa roman(calle 34 No. 33-62) Entre el Paradero 32 y 33: Centro medico Hemato Oncologos Tulua(calle 24 No. 25-31)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR		FIRMAR COORDINADOR			



Rutograma 11. Empleados Chapetas (Abordar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA: Empleados Chapetas (abordar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		5:45 AM		FINALIZACION: 7:00 AM	
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
# PARADERO	EMPLEADOS CHAPETAS	TIPO PARADERO			
1	CARRERA 19	ABORDAR			
2	CARRERA 19 No. 33-28	ABORDAR			
3	CARRERA 21 No. 38 A 06	ABORDAR			
4	CALLE 41 A No. 23 - 70	ABORDAR			
5	CALLE 41 A No. 26 - 20	ABORDAR			
6	CARRERA 27 A No.42-13	ABORDAR			
7	CARRERA 27 A No. 40 A 37	ABORDAR			
8	CARRERA 27 A No. 38-15	ABORDAR			
9	CALLE 38 CON CARRERA 34	ABORDAR			
10	CARRERA 36 No. 33 -10	ABORDAR			
11	CARRERA 36 No. 31 -13	ABORDAR			
12	CARRERA 36 No. 28 A 57	ABORDAR			
13	CARRERA 36 No. 28-13	ABORDAR			
14	CARRERA 36 No. 24 A 19	ABORDAR			
15	CARRERA 36 No. 21-07	ABORDAR			
16	CARRERA 34 No. 20 -09	ABORDAR			
17	CARRERA 34 CON CALLE 19 ESQUINA	ABORDAR			
18	CALLE 18 No. 29 -57	ABORDAR			
19	CALLE 18 No. 28 A 53	ABORDAR			
20	CALLE 21 No. 22 -10	ABORDAR			
21	CARRERA 22 No. 24-50	ABORDAR			
22	CALLE 25 FRENTE AL TEMPLO ADVENTISTA DEL 7 DÍA	ABORDAR			
23	CALLE 25 No. 15 -41	ABORDAR			
24	CALLE 25 SIGLO XX	ABORDAR			
25	CALLE 25 No. 8 -11 DROGUERIA JUAN PABLO II	ABORDAR			
26	CALLE 25 No. 4-25	ABORDAR			
27	CALLE 25 No. 1 -11 (LA VIRGEN)	ABORDAR			
28	CARRERA 2A OESTE CON CALLE 25 (ESQUINA)	ABORDAR			
29	CALLE 25 No. 7 OESTE 08 DROGUERIA LAS NIEVES	ABORDAR			
30	PANADERIA OTOPAN NARIÑO	ABORDAR			
31	PARADOR NARIÑO	ABORDAR			
32	CASERIO EL JAGUAL	ABORDAR			
33	GLORIETA RIOFRIO	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 33 la via es pavimentada					
En la entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion:					
Entre el paradero 1 y 2: Cai de policia Lago chilicote (calle 38 esquina con carrera 21 y 21 A)					
Entre el paradero 9 y 10: Colegio Gimnasio del pacifico (calle 34 No. 30- 18)					
Paradero 10: alto flujo de peatonos en la via (CARRERA 36 No. 33 -10)					
Entre el paradero 11 y 12: Institucion educativa maria luisa roman(calle 34 No. 33-62)					
Entre el Paradero 12 y 13: Centro medico Hemato Oncologos Tulua(calle 24 No. 25-31)					
Entre Paradero 16 y 17 : Colegio nazareth(calle 20 No. 32 A 13)					
Paradero 19 - Cai de policia palobonito (CALLE 18 No. 28 A 53)					
Entre paradero 28 y 29: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD:		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		




















































Rutograma 12. Empleados Chapetas (Dejar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Empleados Chapetas (dejar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO: 5:00 PM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 6:30 PM			
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
# PARADERO	EMPLEADOS CHAPETAS	TIPO PARADERO			
1	GLORIETA RIOFRIO				DEJAR
2	CARRERA 6a ESQUINA (RIOFRIO)				DEJAR
3	PARQUE RIOFRIO				DEJAR
4	CORREGIMIENTO EL JAGUAL				DEJAR
5	PARADOR NARIÑO				DEJAR
6	PANADERIA OTOPAN NARIÑO				DEJAR
7	VIA RIOFRIO CON CARRERA 6ª OESTE (IGLESIA CRISTINA)				DEJAR
8	CARRERA 19 No. 33-28				DEJAR
9	CARRERA 21 No. 38 A 06				DEJAR
10	CARRERA 21 No. 39 A 22				DEJAR
11	CALLE 41 A No. 23 - 70				DEJAR
12	CALLE 41 A No. 26 - 20				DEJAR
13	CARRERA 27 A No. 42-13				DEJAR
14	CARRERA 27 A No. 40 A 37				DEJAR
15	CARRERA 27 A No. 38-15				DEJAR
16	CALLE 38 CON CARRERA 34				DEJAR
17	CARRERA 36 No. 31 -13				DEJAR
18	CARRERA 36 No. 28-13				DEJAR
19	CARRERA 36 No. 24 A 19				DEJAR
20	CARRERA 36 No. 21 A 07				DEJAR
21	CARRERA 34 CON 19 ESQUINA				DEJAR
22	CALLE 18 No. 29-57				DEJAR
23	CALLE 18 No. 28 A 53				DEJAR
24	CALLE 21 No. 27-17				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 24 la via es pavimentada					
En la salida del ingenio hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion					
Entre paradero 6 y 7: Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
Entre paradero 6 y 7: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio)					
Entre paradero 8 y 9: Cai de policia Lago chilcote (calle 38 esquina con carrera 21 y 21 A)					
Entre Paraderos 16 y 17: Colegio Gimnasio del pacifico (calle 34 No. 30- 18)					
Entre Paraderos 16 Y 17: alto flujo de peatones en la via (calle 34 No. 33-62)					
Paradero 18: Institucion educativa maria luisa roman(calle 34 No. 33-62)					
Entre el Paradero 18 y 19: Centro medico Hemato Oncologos Tulua(calle 24 No. 25-31)					
Entre Paradero 21 y 22 : Colegio nazareth(calle 20 No. 32 A 13)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



Rutograma 13. Taller de Bosques (Abordar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-DD-02 VERSIÓN: 0 FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Empleados Bosques (abordar) HORA ESTIMADA DE INICIO: 5:45 AM HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 7:00 AM CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
# PARADERO	EMPLEADOS BOSQUES	TIPO PARADERO			
1	TRANSVERSAL 12 N° 12 - 04	ABORDAR			
2	TRANSVERSAL 12 N° 26 C 21	ABORDAR			
3	TRANSVERSAL 12 N° 26 A 31	ABORDAR			
4	TRANSVERSAL 12 N° 25 - 07	ABORDAR			
5	TRANSVERSAL 12 N° 21-35	ABORDAR			
6	TRANSVERSAL 12 BOMBEROS	ABORDAR			
7	PARQUE BIOSALUDABLE TRASVERSAL 12 N° 27 - 27	ABORDAR			
8	CALLE 6 N° 23 A 35 ALAMEDA	ABORDAR			
9	CARRERA 22 No. 5 A 19 PARQUE DE LOS 50 MIL METROS	ABORDAR			
10	CARRERA 22 No. 3 C 12	ABORDAR			
11	MANZANA 11 CASA 30	ABORDAR			
12	MANZANA 41 CASA 24	ABORDAR			
13	MANZANA 60 CASA 10	ABORDAR			
14	CARRERA 17 N° 5 A 28 (DROGUERIA JD)	ABORDAR			
15	CARRERA 17 N° 6 A 13	ABORDAR			
16	CARRERA 17 N° 9-04	ABORDAR			
17	DIAGONAL 23 N° 7-44 CHIMINANGOS	ABORDAR			
18	DIAGONAL 23 N° 9-76	ABORDAR			
19	CALLE 25 IGLESIA DE LAS AMERICAS	ABORDAR			
20	CALLE 25 No. 4-25	ABORDAR			
21	CALLE 25 No. 1 - 11 LA VIRGEN	ABORDAR			
22	CARRERA 3 OESTE N° 26 C 6-40	ABORDAR			
23	CARRERA 3 OESTE 26 F	ABORDAR			
24	CALLE 27 CARRERA 6 OESTE	ABORDAR			
25	PANADERIA OTO PAN	ABORDAR			
26	PARADOR NARIÑO	ABORDAR			
27	CASERIO EL JAGUAL	ABORDAR			
28	GLORIETA DE RIO FRIO	ABORDAR			
28	CALLE 5 CON CARRERA 6 A (RIOFRIO)	ABORDAR			
28	CALLE 5 CON CARRERA 8 (RIOFRIO)	ABORDAR			
29	CALLE 6 CON CARRERA 9 (RIOFRIO)	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
					
CARACTERISTICAS DE LA VIA.					
Del paradero 01 al 29 la via es pavimentada					
En la Entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion					
Entre paradero 4 y 5. Cai de policia transversal 12 (Transversal 12)					
Paradero 5. Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35)					
Entre Paradero 20 y 21 .Institucion educativa San pedro claver (Cl. 25 #1a Oeste-45 a)					
Entre paradero 22 y 23. Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrío)					
Entre paradero 22 y 23. Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrío)					
Entre paradero 22 y 23. Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
					
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



Rutograma 14. Empleados de Bosques (Dejar)

RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-DD-02	
SERVIGALO		VERSION: 0	
		FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Empleados Bosques (dejar)			
HORA ESTIMADA DE INICIO: 5:00 PM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 8:30 PM	
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.			
# PARADERO	EMPLEADOS BOSQUES	TIPO PARADERO	
1	CORREGIMIENTO LOS ESTRECHOS		DEJAR
2	CORREGIMIENTO LA SULTANA		DEJAR
3	GLORIETA DE RIOFRIO		DEJAR
4	CALLE 5 CON CARRERA 6A		DEJAR
5	CALLE 5 CON CARRERA 8		DEJAR
6	CALLE 6 CON CARRERA 9		DEJAR
7	CASERIO EL JAGUAL		DEJAR
8	PARADOR NARIÑO		DEJAR
9	PANADERIA OTOPAN NARIÑO		DEJAR
10	VIA RIOFRIO CON CARRERA 6° OESTE (IGLESIA CRISTINA)		DEJAR
11	CARRERA 1° OESTE N° 26 I 57		DEJAR
12	CARRERA 1 OESTE DROGUERIA TU FARMA		DEJAR
13	CARRERA 1 OESTE No. 26 D 09		DEJAR
14	CARRERA 3ª CON CALLE 26 A		DEJAR
15	CARRERA 3 No. 24-23		DEJAR
16	CALLE 24 No. 4-20		DEJAR
17	CALLE 24 IGLESIA DE LAS AMERICAS		DEJAR
18	CALLE 24 No. T9-71		DEJAR
19	TRANSVERSAL 12 N° 25-07		DEJAR
20	TRANSVERSAL 12 No. 21-35		DEJAR
21	TRANSVERSAL 12 BOMBEROS		DEJAR
22	PÁRQUE BIOSALUDABLE TRASVERSAL 12 N° 22 - 27		DEJAR
23	CALLE 6 No. 23 A 35 ALAMEDA		DEJAR
24	CARRERA 22 No. 5 A 19 PARQUE DE LOS 50 MIL METROS		DEJAR
25	CARRERA 22 No. 3 C 12		DEJAR
26	MANZANA 11 CASA 30		DEJAR
27	MANZANA 41 CASA 24		DEJAR
28	MANZANA 60 CASA 10		DEJAR
29	CARRERA 17 No. 5 A 28 DROGUERIA JD)		DEJAR
30	CARRERA 17 No. 6 A 13		DEJAR
31	CARRERA 17 No. 9-04		DEJAR
32	DIAGONAL 23 N° 7-44		DEJAR
OBSERVACIONES			
ICONOS DE REFERENCIA			
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO
			FLUJO DE PERSONAS
			JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA.			
Del paradero 01 al 27 la via es pavimentada			
En la Entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada			
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:			
Direccion			
Entre paradero 9 y 10. Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)			
Entre paradero 9 y 10. Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio)			
Entre paradero 9 y 10. Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrio)			
Entre paradero 19 y 20. Cai de policia trasversal 12 (Transversal 12)			
Paradero 21. Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35)			
CONVENCIONES			
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD
FIRMA TRANSPORTADOR		FIRMAR COORDINADOR	




Rutograma 15. Taller Chapetas (Abordar)

	RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02		
			VERSION: 0		
			FECHA: Diciembre 1 2020		
RUTA <u>Talleres Chapetas (abordar)</u>					
HORA ESTIMADA DE INICIO: <u>5:30 AM</u>		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: <u>6:30 AM</u>			
CLIENTE: <u>Ingenio Carmelita S.A.</u>					
# PARADERO	TALLER CHAPETAS	TIPO PARADERO			
1	CARRERA 19 No. 33-28	ABORDAR			
2	CARRERA 21 No. 38 A 06	ABORDAR			
3	CARRERA 21 No. 39 A 22	ABORDAR			
4	CALLE 41 A No. 23 - 70	ABORDAR			
5	CALLE 41 A No. 26 - 20	ABORDAR			
6	CARRERA 27 A No.42-13	ABORDAR			
7	CARRERA 27 A No. 40 A 37	ABORDAR			
8	CARRERA 27 A No. 38-15	ABORDAR			
9	CARRERA 30 No. 33-13	ABORDAR			
10	CARRERA 30 CON CALLE 31	ABORDAR			
11	CARRERA 27 CON CALLE 24- 35	ABORDAR			
12	CARRERA 27 No. 21-13	ABORDAR			
13	CALLE 21 No. 22-10	ABORDAR			
14	CARRERA 22 No. 24-50	ABORDAR			
15	CALLE 25 FRENTE AL TEMPLO ADVENTISTA DEL 7 DIA	ABORDAR			
16	CALLE 25 No. 15 -41	ABORDAR			
17	CALLE 25 SIGLO XX	ABORDAR			
18	CALLE 25 IGLESIA DE LAS AMERICAS	ABORDAR			
19	CALLE 25 No. 4-25	ABORDAR			
20	CALLE 25 No. 1 -11 (LA VIRGEN)	ABORDAR			
21	CARRERA 2a Oeste con CALLE 25 (ESQUINA)	ABORDAR			
22	CALLE 25 No.5 DESTE 23	ABORDAR			
23	CALLE 25 No. 7 OESTE DB DROGUERIA LAS NIEVES	ABORDAR			
24	PANADERIA OTOPAN NARIÑO	ABORDAR			
25	PARADOR NARIÑO	ABORDAR			
26	CASERIO ELJAGUAL	ABORDAR			
27	GLORIETA RIOFRIO	ABORDAR			
28	CORREGIMIENTO LA SULTANA	ABORDAR			
29	CORREGIMIENTO LOS ESTRECHOS	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 29 la via es pavimentada					
En la entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion:					
Entre el paradero 1 y 2: Cai de policia Lago chilicote (calle 38 esquina con carrera 21 y 21 A)					
Entre Paradero 10 y 11 : IPS sinergia salud(Carrera 30 #27-20)					
Entre Paradero 10 y 11 .Bomberos voluntarios tulua (Cl. 24 #27a1)					
Entre Paradero 11 y 12 : Notaria 2 (Carrera 27 #23-48)					
Paradero 13 : Cai de policia palobonito (CALLE 18 No. 28 A 53)					
Entre Paradero 20 y 21 : Institucion educativa San pedro claver (Cl. 25 #1a Oeste-45 a)					
Entre paradero 23 y 24: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio)					
Entre paradero 23 y 24: Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



Rutograma 16. Taller Chapetas (Dejar)

	RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02		
			VERSION: 0		
			FECHA: Diciembre 1 2020		
RUTA: <u>Talleres Chapetas (dejar)</u>					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		4:00 PM	HORA ESTIMADA DE FINALIZACION:		5:30 PM
CLIENTE:		Ingenio Carmelita S.A.			
# PARADERO	TALLER CHAPETAS	TIPO PARADERO			
1	CORREGIMIENTO LOS ESTRECHOS				DEJAR
2	CORREGIMIENTO LA SULTANA				DEJAR
3	GLORIETA RIOFRIO				DEJAR
4	CASERIO EL JAGUAL				DEJAR
5	PARADOR NARIÑO				DEJAR
6	PANADERIA OTOPAN NARIÑO				DEJAR
7	VIA RIOFRIO CON CARRERA 6ª OESTE (IGLESIA CRISTINA)				DEJAR
8	CARRERA 1ª OESTE N° 26 I 57				DEJAR
9	CARRERA 1 OESTE DROGUERIA TU FARMA				DEJAR
10	CARRERA 1 OESTE No. 26 D 09				DEJAR
11	CARRERA 3ª CON CALLE 26 A				DEJAR
12	CARRERA 3 No. 24-23				DEJAR
13	CALLE 24 No. 4-20				DEJAR
14	CALLE 24 IGLESIA DE LAS AMERICAS				DEJAR
15	CALLE 24 No. T9-71				DEJAR
16	CALLE 24 No 14-86				DEJAR
17	CALLE 22 No 21-26				DEJAR
18	CARRERA 28 No 22-46				DEJAR
19	CARRERA 28 No 24-60				DEJAR
20	CARRERA 30 No 26-30				DEJAR
21	CARRERA 30 CON CALLE 31				DEJAR
22	CARRERA 30 (PARQUE DE LA TETA)				DEJAR
23	CALLE 38 No 27A 35				DEJAR
24	CALLE 38 (PARQUE INFANTIL)				DEJAR
25	CALLE 38 No 21 - 25				DEJAR
26	CARRERA 19 CON CALLE 31				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 26 la via es pavimentada					
En la salida del ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES					
Direccion					
Entre paradero 6 y 7 : Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
Entre paradero 6 y 7: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio)					
Entre paradero 6 y 7: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrio)					
Entre Paradero 19 y 20 :Bomberos voluntarios tulua (Cl. 24 #27a1)					
Entre Paradero 19 y 20 :IPS sinergia salud(Carrera 30 #27-20)					
Entre Paradero 19 y 20 :Flujo de personas(Carrera 30 #27-20)					
Paradero 25: Cai de policia Lago chilicote (calle 38 esquina con carrera 21 y 21 A)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



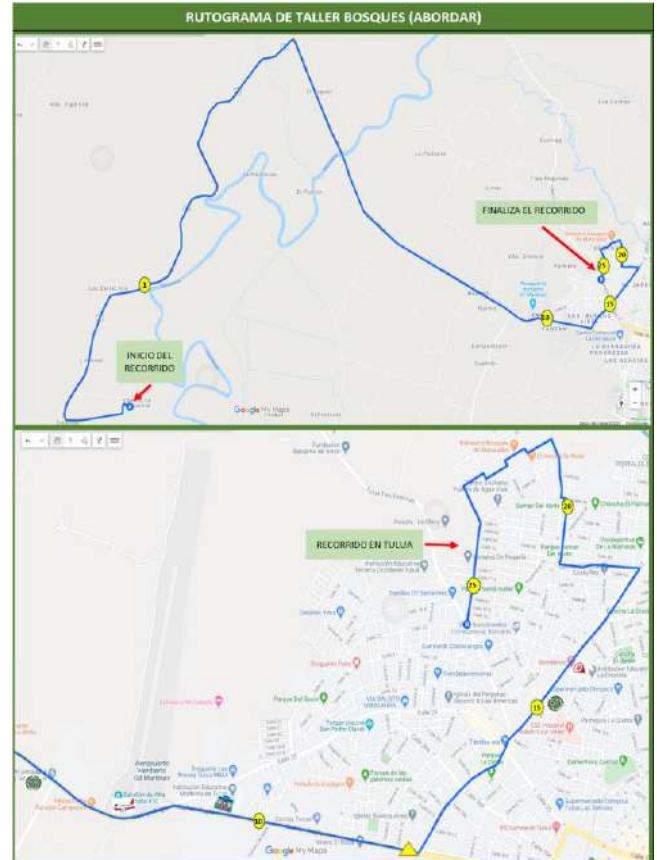
Rutograma 17. Taller Bosques (Abordar)

		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-00-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Empleados Bosques (abordar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		5:45 AM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 7:00 AM	
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
# PARADERO	TALLER BOSQUES	TIPO PARADERO			
1	TRANSVERSAL 12 N° 12 - 04	ABORDAR			
2	TRANSVERSAL 12 N° 26 C 21	ABORDAR			
3	TRANSVERSAL 12 N° 26 A 31	ABORDAR			
4	TRANSVERSAL 12 N° 25 - 07	ABORDAR			
5	TRANSVERSAL 12 N° 21-35	ABORDAR			
6	TRANSVERSAL 12 BOMBEROS	ABORDAR			
7	PARQUE BIOSALUDABLE TRASVERSAL 12 N° 27 - 27	ABORDAR			
8	CALLE 6 N° 23 A 35 ALAMEDA	ABORDAR			
9	CARRERA 22 No. 5 A 19 PARQUE DE LOS 50 MIL METROS	ABORDAR			
10	CARRERA 22 No. 3 C 12	ABORDAR			
11	MANZANA 11 CASA 30	ABORDAR			
12	MANZANA 41 CASA 24	ABORDAR			
13	MANZANA 60 CASA 10	ABORDAR			
14	CARRERA 17 N° 5 A 28 (DROGUERIA JD)	ABORDAR			
15	CARRERA 17 N° 6 A 13	ABORDAR			
16	CARRERA 17 N° 9-04	ABORDAR			
17	DIAGONAL 23 N° 7-44 CHIMINANGOS	ABORDAR			
18	DIAGONAL 23 N° 9-76	ABORDAR			
19	CALLE 25 IGLESIA DE LAS AMERICAS	ABORDAR			
20	CALLE 25 No. 4 -25	ABORDAR			
21	CALLE 25 No. 1 - 11 LA VIRGEN	ABORDAR			
22	CARRERA 3 OESTE N° 26 G 6-40	ABORDAR			
23	CARRERA 3 OESTE 26 F	ABORDAR			
24	CALLE 27 CARRERA 6 OESTE	ABORDAR			
25	PANADERIA GTO PAN	ABORDAR			
26	PARADOR NARIÑO	ABORDAR			
27	CASERIO EL JAGUAL	ABORDAR			
28	GLORIETA DE RIO FRIO	ABORDAR			
28	CALLE 5 CON CARRERA 6 A (RIOFRIO)	ABORDAR			
28	CALLE 5 CON CARRERA 8 (RIOFRIO)	ABORDAR			
29	CALLE 6 CON CARRERA 9 (RIOFRIO)	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA. Del paradero 01 al 29 la via es pavimentada En la Entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES. Direccion Entre paradero 4 y 5: Cai de policia transversal 12 (Transversal 12) Paradero 5: Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35) Entre Paradero 20 y 21 :Institucion educativa San pedro claver (Cl. 25 #1a Oeste-45 a) Entre paradero 22 y 23: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrio) Entre paradero 22 y 23: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio) Entre paradero 22 y 23: Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



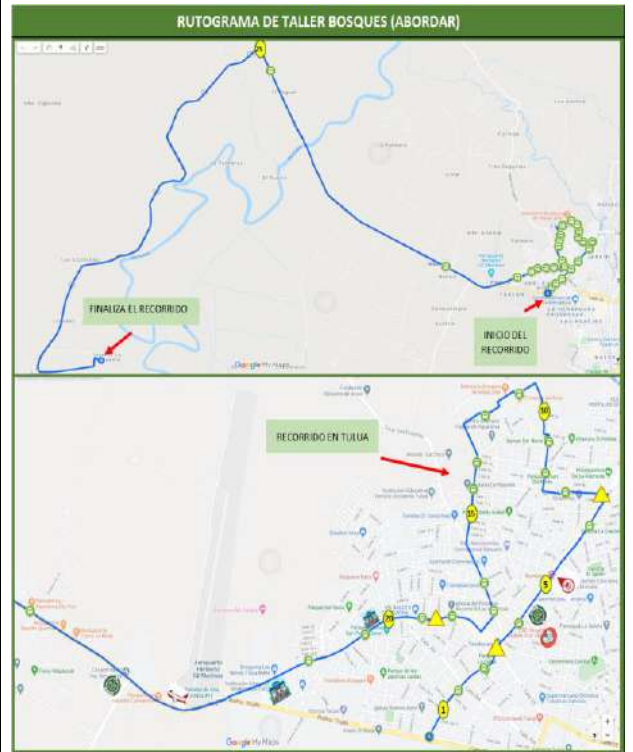
Rutograma 18. Taller Bosques (Dejar)

	RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02		
			VERSION: 0		
			FECHA: Diciembre 1 2020		
RUTA Talleres Chapetas (dejar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO: 4:00 PM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 5:30 PM			
CLIENTE: Ingenio Carmelita S.A.					
# PARADERO	TALLER BOSQUES	TIPO PARADERO			
1	CORREGIMIENTO LOS ESTRECHOS				DEJAR
2	CORREGIMIENTO LA SULTANA				DEJAR
3	GLORIETA DE RIOFRIO				DEJAR
4	CALLE 5 CON CARRERA 6A				DEJAR
5	CALLE 5 CON CARRERA 8				DEJAR
6	CALLE 6 CON CARRERA 9				DEJAR
7	CASERIO EL JAGUAL				DEJAR
8	PARADOR NARIÑO				DEJAR
9	PANADERIA OTOPAN NARIÑO				DEJAR
10	VIA RIOFRIO CON CARRERA 6° OESTE (IGLESIA CRISTINA)				DEJAR
11	TRANSVERSAL 12 CON CALLE 26c				DEJAR
12	TRANSVERSAL 12 CON CALLE 26 C 21				DEJAR
13	TRANSVERSAL 12 N° 26 A 31				DEJAR
14	TRANSVERSAL 12 N° 25-07				DEJAR
15	TRANSVERSAL 12 No. 21-35				DEJAR
16	TRANSVERSAL 12 BOMBEROS				DEJAR
17	PARQUE BIOSALUDABLE TRASVERSAL 12 N° 22 - 27				DEJAR
18	CALLE 6 No. 23 A 35 ALAMEDA				DEJAR
19	CARRERA 22 No. 5 A 19 PARQUE DE LOS 50 MIL METROS				DEJAR
20	CARRERA 22 No. 3 C 12				DEJAR
21	MANZANA 11 CASA 30				DEJAR
22	MANZANA 41 CASA 24				DEJAR
23	MANZANA 60 CASA 10				DEJAR
24	CARRERA 17 No. 5 A 28 8DROGUERIA JD)				DEJAR
25	CARRERA 17 No. 6 A 13				DEJAR
26	CARRERA 17 No. 9-04				DEJAR
27	DIAGONAL 23 N° 7-44				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 27 la via es pavimentada					
En la Entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destepada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion					
Entre paradero 9 y 10: Cai de policia Nariño (via riofrío - tulua)					
Entre paradero 9 y 10: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrío)					
Entre paradero 9 y 10: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrío)					
Entre paradero 14 y 15: Cai de policia trasversal 12 (Transversal 12)					
Paradero 5: Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCT	AREA DE ALTA ACCIONETALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



Rutograma 19. Fábrica Bosques (Abordar)

SERVIGALO		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02	
				VERSION: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA: Fabrica Bosques (abordar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		4:45 AM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 6:00 AM	
CLIENTE:		Ingenio Carmelita S.A.			
# PARADERO	FABRICA BOSQUES	TIPO PARADERO			
1	TRANSVERSAL 12 N° 12 - 04	ABORDAR			
2	TRANSVERSAL 12 N° 26 C 21	ABORDAR			
3	TRANSVERSAL 12 N° 26 A 31	ABORDAR			
4	TRANSVERSAL 12 N° 25 - 07	ABORDAR			
5	TRANSVERSAL 12 N° 21-35	ABORDAR			
6	TRANSVERSAL 12 BOMBEROS	ABORDAR			
7	PARQUE BIOSALUDABLE TRASVERSAL 12 N° 27 - 27	ABORDAR			
8	CALLE 6 N° 23 A 35 ALAMEDA	ABORDAR			
9	CARRERA 22 No. 5 A 19 PARQUE DE LOS 50 MIL METROS	ABORDAR			
10	CARRERA 22 No. 3 C 12	ABORDAR			
11	MANZANA 11 CASA 30	ABORDAR			
12	MANZANA 41 CASA 24	ABORDAR			
13	MANZANA 60 CASA 10	ABORDAR			
14	CARRERA 17 N° 5 A 28 (DROGUERIA JD)	ABORDAR			
15	CARRERA 17 N° 6 A 13	ABORDAR			
16	CARRERA 17 N° 9-04	ABORDAR			
17	DIAGONAL 23 N° 7-44 CHIMINANGOS	ABORDAR			
18	DIAGONAL 23 N° 9-76	ABORDAR			
19	CALLE 25 IGLESIA DE LAS AMERICAS	ABORDAR			
20	CALLE 25 No. 4 -25	ABORDAR			
21	CALLE 25 No. 1 - 11 LA VIRGEN	ABORDAR			
22	CARRERA 3 OESTE N° 26 C 6-40	ABORDAR			
23	CARRERA 3 OESTE 26 F	ABORDAR			
24	CALLE 27 CARRERA 6 OESTE	ABORDAR			
25	PANADERIA OTO PAN	ABORDAR			
26	PARADOR NARIÑO	ABORDAR			
27	CASERIO EL JAGUAL	ABORDAR			
28	GLORIETA DE RIO FRIO	ABORDAR			
28	CALLE 5 CON CARRERA 6 A (RIOFRIO)	ABORDAR			
28	CALLE 5 CON CARRERA 8 (RIOFRIO)	ABORDAR			
29	CALLE 6 CON CARRERA 9 (RIOFRIO)	ABORDAR			
OBSERVACIONES					
ICONS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA					
Del paradero 01 al 29 la via es pavimentada					
En la Entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES					
Direccion					
Entre paradero 4 y 5: Cal de policia transversal 12 (Transversal 12)					
Paradero 5: Bomberos voluntarios tulua (Transversal 12 # 21-35)					
Entre Paradero 20 y 21: Institucion educativa San pedro claver (Cl. 25 #1a Oeste-45 a)					
Entre paradero 22 y 23: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrio)					
Entre paradero 22 y 23: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio)					
Entre paradero 22 y 23: Cal de policia Nariño (via riofrio - tulua)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA EN MAL ESTADO	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		





Rutograma 20. Taller Bosques (Abordar)


		RUTOGRAMA		CÓDIGO: LTP-OD-02	
				VERSIÓN: 0	
				FECHA: Diciembre 1 2020	
RUTA Fabrica Bosques (dejar)					
HORA ESTIMADA DE INICIO:		6:10 AM		HORA ESTIMADA DE FINALIZACION: 7:30 AM	
CLIENTE:		Ingenio Carmelita S.A.			
# PARADERO	FABRICA BOSQUES	TIPO PARADERO			
1	CORREGIMIENTO LOS ESTRECHOS				DEJAR
2	CORREGIMIENTO LA SULTANA				DEJAR
3	GLORIETA DE RIOFRIO				DEJAR
4	CALLE 5 CON CARRERA 6A				DEJAR
5	CALLE 5 CON CARRERA 8				DEJAR
6	CALLE 6 CON CARRERA 9				DEJAR
7	CASERIO EL JAGUAL				DEJAR
8	PARADOR NARIÑO				DEJAR
9	PANADERIA OTOPAN NARIÑO				DEJAR
10	VIA RIOFRIO CON CARRERA 6° OESTE (IGLESIA CRISTINA)				DEJAR
11	TRANSVERSAL 12 CON CALLE 26e				DEJAR
12	TRANSVERSAL 12 CON CALLE 26 C 21				DEJAR
13	TRANSVERSAL 12 N° 26 A 31				DEJAR
14	TRANSVERSAL 12 N° 25-07				DEJAR
15	TRANSVERSAL 12 No. 21-35				DEJAR
16	TRANSVERSAL 12 BOMBEROS				DEJAR
17	PARQUE BIOSALUDABLE TRASVERSAL 12 N° 22 - 27				DEJAR
18	CALLE 6 No. 23 A 35 ALAMEDA				DEJAR
19	CARRERA 22 No. 5 A 19 PARQUE DE LOS 50 MIL METROS				DEJAR
20	CARRERA 22 No. 3 C 12				DEJAR
21	MANZANA 11 CASA 30				DEJAR
22	MANZANA 41 CASA 24				DEJAR
23	MANZANA 60 CASA 10				DEJAR
24	CARRERA 17 No. 5 A 28 8DROGUERIA JD)				DEJAR
25	CARRERA 17 No. 6 A 13				DEJAR
26	CARRERA 17 No. 9-04				DEJAR
27	DIAGONAL 23 N° 7-44				DEJAR
OBSERVACIONES					
ICONOS DE REFERENCIA					
ESTACION DE POLICIA	BOMBEROS	COLEGIOS / ESCUELAS	HOSPITAL / CENTRO MEDICO	FLUJO DE PERSONAS	JUZGADOS / NOTARIA
CARACTERISTICAS DE LA VIA:					
Del paradero 01 al 27 la via es pavimentada En la Entrada al ingenio carmelita hay aproximadamente 2 KM de via destapada					
ZONAS DE ALTO RIESGO DE ACCIDENTE, VULNERABILIDAD Y ENTES LEGALES:					
Direccion Entre paradero 9 y 10: Cal de policia Nariño (via riofrío - tulua) Entre paradero 9 y 10: Aeropuerto de la fuerza aerea colombiana (via Tulua-riofrio) Entre paradero 9 y 10: Institucion educativa Moderna (via Tulua-riofrio) Entre paradero 14 y 15: Cal de policia transversal 12 (Transversal 12) Paradero 5- Bomberos voluntarios tulua /Transversal 12 # 21-35)					
CONVENCIONES					
RUTA	AREA DE ALTO TRAFICO VIAL	AREA CON INFRAESTRUCTURA	AREA DE ALTA ACCIDENTALIDAD		
FIRMA TRANSPORTADOR			FIRMAR COORDINADOR		



7.5 Quinto Pilar: Atención a Víctimas.

Una vez ocurre un accidente de tránsito es importante verificar el estado de salud de las personas que están implicadas. La atención a víctimas es importante para el restablecimiento de las condiciones físicas y psicosociales iniciales, que incluye atención prehospitalaria (primeros auxilios), primeros auxilios psicológicos y comunicación con los entes responsables para la atención en materia de salud (ambulancia, bomberos, defensa civil) y de atención en la vía pública (policía de carreteras, tránsito, servicio de grúa, etc.).

Proteger		Ubíquese en un lugar seguro, evalúe los riesgos de la escena y señalice el área para reducir la probabilidad de un incidente adicional.
Avisar		Pida ayuda, llame a los números de emergencia, en ciudades puede hacerlo al 123 Policía, y en carretera al #767; indique donde está ubicado con algún punto de referencia, su número telefónico, siga las instrucciones del operador de emergencia. Reporte el siniestro vial a su organización y despliegue cadena de llamado.

<p>Socorrer</p>		<p>Haga contacto con la víctima y si tiene conocimiento en primeros auxilios brinde la ayuda inicial de acuerdo con su capacidad, sin causar daño adicional.</p>
------------------------	---	--

Este pilar dentro de los componentes del PESV incluye otras acciones que se deben ejecutar en materia de gestión pública, como lo es la implementación de un sistema de vigilancia en salud pública enfocado en accidentes de tránsito y la inclusión en programas educativos y laborales a personas con secuelas de accidentes de tránsito. Además, se busca unificar la clasificación de lesiones (triage) para accidentes de tránsito en atención prehospitalaria y hospitalaria. En este orden de ideas, poder unificar las rutas de atención a víctimas, mejorar el acceso a programas de terapia ocupacional, potenciar la reestructuración de programas educativos y de formación para el trabajo posterior a la ocurrencia del accidente.

7.5.1 Atención de primeros auxilios o primer respondiente.

Se busca desarrollar habilidades y competencias en materia de atención a víctimas de accidentes de tránsito, protocolo a seguir en caso del evento, números telefónicos en caso de emergencia, acciones a seguir y lo que no se debe hacer en caso de accidente.

7.5.2 Manejo y revisión de extintores.

Se incluyen entonces en la capacitación temas relacionados con los factores requeridos para la generación del fuego (oxígeno, combustible y calor), clases de extintores (A, B, C, D), agente

extintor y agente expulsor. Todo esto basado en la Norma Técnica Colombiana - NTC 2885, sobre extintores portátiles contra incendios.

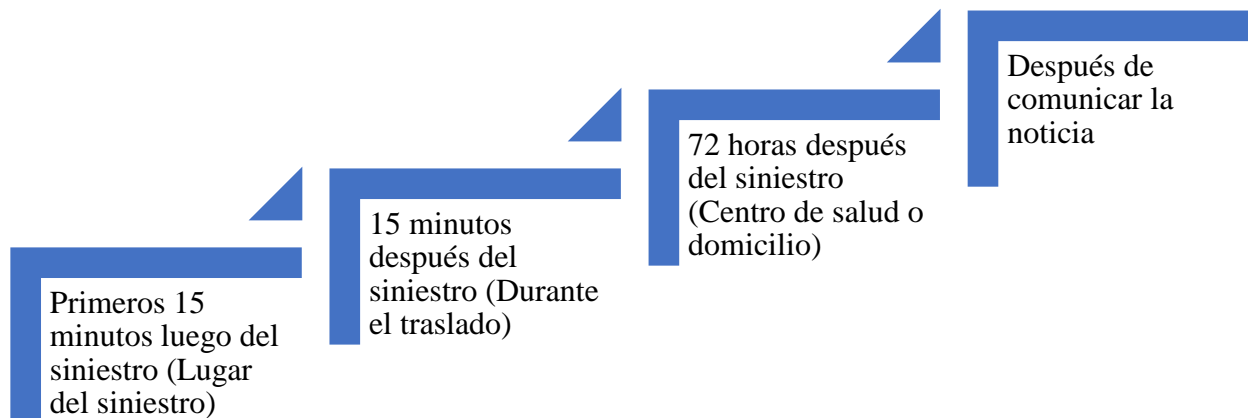
7.5.3 Primeros auxilios psicológicos.

Un evento siniestral es posiblemente un hecho que marque la vida de cualquier ser humano, además en el momento que ocurre puede traer como consecuencia reacciones graves y desencadenar estrés postraumático, por lo cual se propone la capacitación a los conductores y los usuarios de los vehículos más frecuentes el manejo y aplicación de los primeros auxilios psicológicos con la intencionalidad de llevar a cabo una primera asistencia y estabilidad emocional a la hora del evento mientras llegan los organismos de socorro.

Los Primeros Auxilios Psicológicos (PAP) son una técnica de apoyo humanitario en el momento de una situación de crisis dada por un evento traumático “acontecimiento negativo intenso que sucede de forma brusca, que resulta inesperado e incontrolable y que, al poner en peligro la integridad física o psicológica de una persona que se muestra incapaz de afrontarlo, tiene consecuencias dramáticas para la víctima, especialmente de terror e indefensión”, estos permiten brindar seguridad física y emocional, al tiempo que estabiliza y ayuda a facilitar el afrontamiento, disminuyendo el impacto psicológico que puede generar un siniestro vial (Gráfico 20).

Gráfico 40. Memorias “Primeros Auxilios Psicológicos en el marco de la siniestralidad vial”

(ANSV, 2021)



Los primeros auxilios psicológicos se deben prestar a personas de cualquier edad, a sus familiares u otras personas afectadas indirectamente por el siniestro vial, es importante tener en cuenta algunos aspectos antes de aplicar PAP, tales como: ser consciente de contar con las herramientas para brindar el apoyo, realizar una autoevaluación sobre el momento que está viviendo, informarse muy bien de lo sucedido, cuestionarse si es necesario brindar los primeros auxilios psicológicos, escuchar activamente y estar muy atento y tener en cuenta en qué estado emocional se puede encontrar la persona.

8. Evaluación y Control de Riesgos

El riesgo vial es dinámico por lo tanto se debe llevar a cabo un proceso para evaluar situaciones, entornos y circunstancias cambiantes, al tiempo que se hace un control de los riesgos encontrados y/o percibidos.

8.1. Identificación

La identificación del riesgo se realiza mediante la observación, percepción, experiencia y rol en la vía, los conductores por su parte pueden notificar los riesgos y condiciones inseguras ya sea por mensaje de WhatsApp, llamada telefónica al Coordinador de Transporte o mediante formato destinado para tal fin.

SERVIGALO S.A.S ha definido la Matriz de Actores Viales para la identificación, análisis y valoración de sus riesgos viales. Los principales riesgos viales identificados son:

Proceso	Rol en la vía	Tarea	Rutinario (SI o No)	Descripción	Efectos Posibles
Todos	Pasajero	Todos los cargos	SI	No utilizar el cinturón de seguridad Ser fuente de distracción para el conductor	Perdida del control, accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.
Todos	Peatón	Todos los cargos	SI	Imprudencia de los otros actores de la vía Mal estado de las zonas donde transita Distracción al transitar No utilizar pasos peatonales Falta de infraestructura adecuada	Accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.

Proceso	Rol en la vía	Tarea	Rutinario (Si o No)	Descripción	Efectos Posibles
Transporte terrestre especial de pasajeros	Conductor	Conductor	SI	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.
				No respetar las señales de tránsito	
				Distracción, por el uso del celular	
				conciencia el Revisión Pre operacional del equipo	
				No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos	
				Adelantar o cambiar de carril en línea continua	
				Vehículo en mal estado por falta de mantenimientos preventivos	
				Estado de fatiga, sueño, cansancio	

Proceso	Rol en la vía	Tarea	Rutinario (SI o No)	Descripción	Efectos Posibles
Direccionamiento Estratégico Comercial Financiero y Contable	Conductor	Gerente General y Comercial Asistente de Gerencia Coordinador Financiero y Contable	NO	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.
				No respetar las señales de tránsito	
				Distracción, por el uso del celular	
				No realizar a conciencia el Revisión Pre operacional del equipo	
				No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos	
				Adelantar o cambiar de carril en línea continua	
				Vehículo en mal estado por falta de mantenimientos preventivos	
				Estado de fatiga, sueño, cansancio	

8.2. Análisis del riesgo

Es necesario analizar y/o revisar el entorno, vía, vehículo y persona con el fin de determinar los controles existentes para la prevención y/o reducción del riesgo.

Proceso	Rol en la vía	Tarea	Rutinario (SI o No)	Descripción	Efectos Posibles	Controles Existentes		
						Fuente	Medio	Individuo
Todos	Pasajero	Todos los cargos	SI	No utilizar el cinturón de seguridad	Pérdida del control, accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial
				Ser fuente de distracción para el conductor		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial
Todos	Peatón	Todos los cargos	SI	Imprudencia de los otros actores de la vía	Accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial
				Mal estado de las zonas donde transita		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial
				Distracción al transitar		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial
				No utilizar pasos peatonales		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial
				Falta de infraestructura adecuada		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial

Para el rol de peatón en Colombia debería adoptarse la implementación de paso peatonal o paso de cebras en las vías y sensibilizar a las personas para que hagan uso de los mismos.

Proceso	Rol en la vía	Tarea	Rutinario (Si o No)	Descripción	Efectos Posibles	Controles Existentes		
						Fuente	Medio	Individuo
Transporte terrestre especial de pasajeros	Conductor	Conductor	SI	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial (política de regulación) // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV
				No respetar las señales de tránsito		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV
				Distracción, por el uso del celular		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial. Aplicación de política del no uso de equipos bidireccionales mientras se conduce, Resolución 440 de 2017// Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV
				No realizar a conciencia el Revisión Pre operacional del equipo		N/A	N/A	Inducción y re inducción para diligenciamiento correcto del formato de chequeo pre operacional de vehículos bajo criterios de responsabilidad y veracidad.
				No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV //
				Adelantar o cambiar de carril en línea continua		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV
				Vehículo en mal estado por falta de mantenimientos preventivos		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial// Campaña prevención de accidentes de tránsito // Revisión bimestral de vehículos y actividades de mantenimiento preventivo
				Estado de fatiga, sueño, cansancio		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV// Organización de trabajo por turnos

Proceso	Rol en la vía	Tarea	Rutinario (SI o No)	Descripción	Efectos Posibles	Controles Existentes		
						Fuente	Medio	Individuo
Direccionamiento Estratégico Comercial Financiero y Contable Conductor Gerente General y Comercial Asistente de Gerencia Coordinador Financiero y Contable			NO	No cumplir los límites de velocidad establecidos	Accidentes de tránsito, incidentes de tránsito.	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial (política de regulación) // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV
				No respetar las señales de tránsito		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV
				Distracción, por el uso del celular		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial. Aplicación de política del no uso de equipos bidireccionales mientras se conduce, Resolución 440 de 2017// Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV
				No realizar a conciencia el Revisión Pre operacional del equipo		N/A	N/A	Inducción y re inducción para diligenciamiento correcto del formato de chequeo pre operacional de vehículos bajo criterios de responsabilidad y veracidad.
				No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV //
				Adelantar o cambiar de carril en línea continua		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV
				Vehículo en mal estado por falta de mantenimientos preventivos		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial// Campaña prevención de accidentes de tránsito // Revisión bimestral de vehículos y actividades de mantenimiento preventivo
				Estado de fatiga, sueño, cansancio		N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // PESV// Organización de trabajo por turnos

8.3. Valoración del riesgo

La valoración del riesgo consiste en evaluar el(los) riesgo(s) que surgen de un(os) peligro(s), teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes y de decidir si el(los) riesgo(s) es (son) aceptable(s) o no (NTC-OHSAS 18001).

La valoración del riesgo incluye:

- a) La evaluación de los riesgos, teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes.
- b) La definición de los criterios de aceptabilidad del riesgo.
- c) La decisión de si son aceptables o no, con base en los criterios definidos.

Para evaluar el nivel de riesgo (NR), se debería determinar lo siguiente (Tabla 7):

$$NR = NP \times NC$$

Nivel de probabilidad (NP): Producto del nivel de deficiencia por el nivel de exposición.

$$NP = ND \times NE$$

Nivel de deficiencia (ND): Magnitud de la relación esperable entre (1) el conjunto de peligros detectados y su relación causal directa con posibles incidentes y (2), con la eficacia de las medidas preventivas existentes en un lugar de trabajo.

Nivel de exposición (NE): Situación de exposición a un peligro que se presenta en un tiempo determinado durante la jornada laboral.

Nivel de consecuencia (NC): Medida de la severidad de las consecuencias.

Tabla 13. Nivel de Riesgo – Aceptabilidad del Riesgo (GTC-45/2012)

Nivel de Riesgo y de intervención	NR	Significado
I	4000-600	Situación crítica. Suspender actividades hasta que el riesgo esté bajo control. Intervención urgente.
II	500-150	Corregir y adoptar medidas de control inmediato. Sin embargo, suspenda actividades si el nivel de consecuencia está por encima de 60.
III	120-40	Mejorar si es posible. Sería conveniente justificar la intervención y su rentabilidad.
IV	20	Mantener las medidas de control existentes, pero se deberían considerar soluciones o mejoras y se deben hacer comprobaciones periódicas para asegurar que el riesgo aún es tolerable.

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO:

Nivel de Riesgo	Significado	Explicación
I	No Aceptable	Situación crítica, corrección urgente.
II	No Aceptable o Aceptable con control específico	Corregirlo o adoptar medidas de control.
III	Mejorable	Mejorar el control existente.
IV	Aceptable	No intervenir, salvo que un análisis más preciso lo justifique.

De acuerdo a la valoración y evaluación de los riesgos viales se construye la matriz de actores viales para la empresa (Tabla 8).

Tabla 14. Matriz de actores viales SERVIGALO S.A.S

Proceso	Rol en la vía	Tarea	Rutinario (SI o No)	Descripción	Evaluación de Riesgos							Valoración del Riesgo
					Nivel de Deficiencia	Nivel de Exposición	Nivel de Probabilidad (NDxNE)	Interpretación del Nivel de Probabilidad	Nivel de Consecuencia	Nivel de Riesgo (NR) e Intervención	Interpretación del NR	
Todos	Pasajero	Todos los cargos	SI	No utilizar el cinturón de seguridad	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	25	150	II: 500-160	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
				Ser fuente de distracción para el conductor	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE
Todos	Peatón	Todos los cargos	SI	Imprudencia de los otros actores de la vía	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE
				Mal estado de las zonas donde transita	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE
				Distracción al transitar	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE
				No utilizar pasos peatonales	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE
				Falta de infraestructura adecuada	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE

Transporte terrestre especial de pasajeros	Conductor	Conductor	SI	No cumplir los límites de velocidad establecidos	2	4	8	Medio Entre 8 y 6	60	480	II: 500-150	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
				No respetar las señales de tránsito	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	25	150	II: 500-150	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
				Distracción, por el uso del celular	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE
				No realizar a conciencia el Revisión Pre operacional del equipo	6	3	18	Alto Entre 20 y 10	25	450	II: 500-150	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
				No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos	2	3	6	Alto entre 20 y 10	10	60	III: 120-40	MEJORABLE
				Adelantar o cambiar de carril en línea continua	6	4	24	Muy Alto Entre 40 y 24	10	240	II: 500-150	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
				Vehículo en mal estado por falta de mantenimientos preventivos	2	2	4	Bajo Entre 4 y 2	10	40	III: 120-40	MEJORABLE
				Estado de fatiga, sueño, cansancio	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	10	60	III: 120-40	MEJORABLE

Direccionamiento estratégico Comercial Financiero y Contable Conductor Gerencia General y comercial Asistente de Gerencia Coordinación Financiera y Contable NO	No cumplir los límites de velocidad establecidos	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Capacitación en señales de tránsito y límites de velocidad.	2	2	4	Bajo Entre 4 y 2	25	100	II: 120-40	MEJORABLE
	No respetar las señales de tránsito	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Capacitación en señales de tránsito y límites de velocidad.	2	2	4	Bajo Entre 4 y 2	25	100	II: 120-40	MEJORABLE
	Distracción, por el uso del celular	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial (política no uso de dispositivos) // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	25	150	II: 500-150	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	No realizar a conciencia el Revisión Pre operacional del equipo	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Encuesta de inspección pre operacional online 100% digital	2	3	6	Medio Entre 8 y 6	25	150	II: 500-150	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV	2	3	6	Alto entre 20 y 10	10	50	II: 120-40	MEJORABLE
	Adelantar o cambiar de carril en línea continua	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV	2	2	4	Bajo Entre 4 y 2	25	100	II: 120-40	MEJORABLE
	Vehículo en mal estado por falta de mantenimientos preventivos	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Encuesta de inspección pre operacional online 100% digital que incluye pregunta de último mantenimiento	2	2	4	Bajo Entre 4 y 2	10	40	II: 120-40	MEJORABLE
	Estado de fatiga, sueño, cansancio	N/A	N/A	Inducción y re inducción en seguridad vial // Campaña prevención de accidentes de tránsito // Botas de Seguridad // PESV // Organización de trabajo por turnos	2	2	4	Bajo Entre 4 y 2	10	40	II: 120-40	MEJORABLE

8.4. Acciones

De conformidad con los resultados del diagnóstico, los riesgos viales identificados en el municipio de Tuluá y en atención a la normatividad vigente se establecen las siguientes acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, los cuales se describen a continuación:

Fortalecimiento Institucional

- Revisar anualmente las políticas y el Plan Estratégico de Seguridad Vial, para realizar las modificaciones o adecuaciones pertinentes en atención a la normatividad vigente y los cambios de la organización que pueden afectar la movilidad segura de la misma.
- Asignar los recursos humanos, financieros y técnicos necesarios para dar cumplimiento a la gestión de seguridad vial.
- Dar cumplimiento a la normatividad legal vigente que sea aplicable en materia de seguridad vial.

Comportamiento Humano

- Realizar un estricto proceso de selección y contratación de personal, especialmente para el cargo de conductor, teniendo en cuenta lo requerido por norma y las especificaciones del perfil definido por SERVIGALO S.A.S
- Participar en actividades programadas por instituciones públicas o privadas encaminadas al desarrollo de habilidades y comportamientos seguros en la vía.
- Realizar un cronograma anual de capacitaciones y sensibilizaciones para el personal de la organización, teniendo en cuenta los roles viales asumidos por el personal tanto para el desarrollo de actividades laborales como personales.

- Realizar exámenes médicos ocupacionales incluyendo Prueba psico sensorial, de acuerdo a la periodicidad definida en el profesiograma de la empresa.
- Verificar mensualmente estado de multas y comparendos para los conductores, en caso de encontrar alguno se debe hacer seguimiento del cumplimiento de pago y sensibilizar al personal para que no se reincida en la falta.

Vehículos Seguros

- Revisión e inspección de los vehículos (chequeo preoperacional).
- Cumplir con la revisión bimestral y las actividades de mantenimiento para los vehículos.
- Verificar el buen estado y la vigencia de los documentos del vehículo (tarjeta de propiedad, revisión Técnico-mecánica, SOAT, póliza RCC y RCE, tarjeta de operación, FUEC) y del conductor (licencia de conducción).
- Promover el cumplimiento de normas de tránsito durante el uso de bicicletas y de motocicletas para garantizar una movilidad segura por parte de los trabajadores de la entidad.

Infraestructura Segura

- Garantizar el cumplimiento de los límites de velocidad permitida por parte de los conductores de vehículos de propiedad de SERVIGALO S.A.S en las vías internas y externas por donde transitan, se realizará gestión de la velocidad con los datos reportados por GPS.
- Analizar las rutas y las vías para identificar, divulgar y enfrentar los posibles riesgos viales.

- Programar actividades de mantenimiento preventivo y correctivo para vehículos, infraestructura y equipo de oficina.

Atención a víctimas

- Definir y socializar Protocolo de atención a víctimas de siniestros viales.
- Capacitar a la brigada para atención y respuesta ante situaciones de emergencia.

9. Gestión de accidentalidad vial

9.1 Investigación Interna de Accidentes de Tránsito.

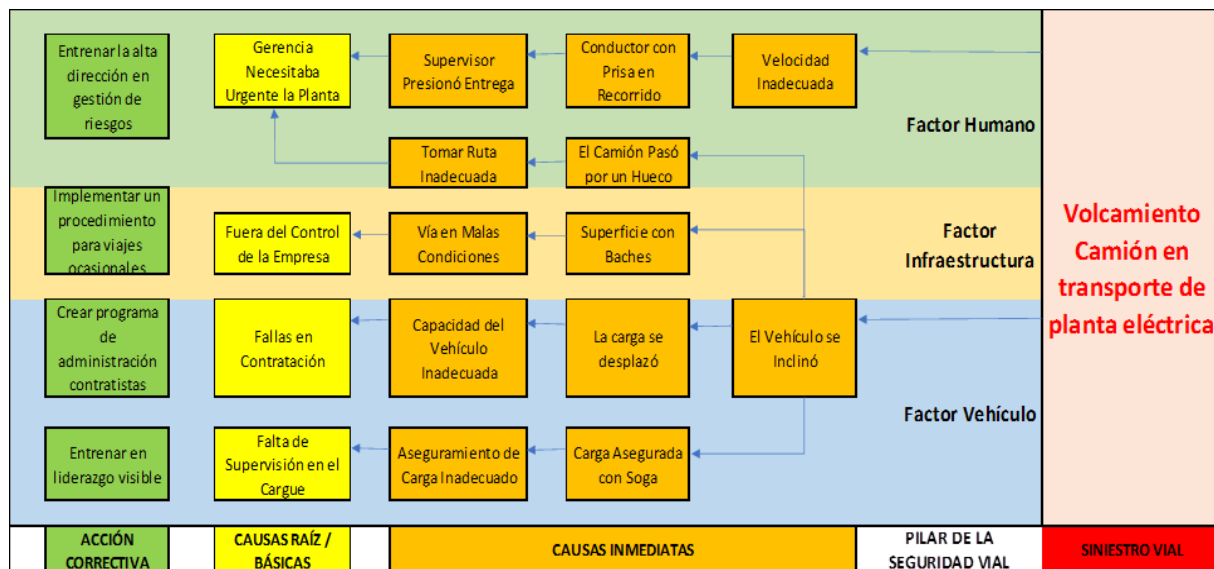
El Comité de Seguridad Vial es el encargado de realizar la investigación de accidentes de tránsito, teniendo en cuenta el reporte inicial del conductor, el informe del personal de tránsito y la indagación sobre el accidente de tránsito que haya tenido lugar por parte de la fiscalía en caso de ser preciso.

Para esto es necesario identificar las causas reales del accidente teniendo en cuenta: los vehículos y actores viales implicados, condiciones de la vía o lugar, condiciones ambientales, actividades previas asociadas al siniestro, comunidad afectada, condiciones y/o actos inseguros que se hayan presentado. La empresa ha diseñado el formato de reporte e investigación de accidentes de tránsito con ocasión del trabajo y atención a víctimas, en el cual se incluye la siguiente información:

- A. Datos del accidentado: Apellidos, nombre, No. Cedula, sexo, ocupación tiempo en el cargo, tiempo en la empresa, teléfono.

- B. Datos del accidente: Fecha, hora, lugar, turno de trabajo, turno/recorrido, día de la semana, fecha del informe, testigos. Tipo de accidente (leve, grave o mortal).
- C. Descripción del accidente: Qué, cómo, cuándo, dónde, porqué.
- D. Análisis y causalidad: Se emplea la técnica del árbol de causas para investigar, analizar y definir las causas inmediatas y llegar hasta la causa raíz del siniestro vial, teniendo en cuenta los pilares de la seguridad vial: Fortalecimiento Institucional, Factor Humano, Vehículos Seguros, Infraestructura. Ver ejemplo en el Gráfico 21.

Gráfico 41. Memorias de la Asistencia Técnica “Paso 12 PESV – Investigación interna de accidentes de tránsito – Árbol de causas” (ANSV,2021)



- E. Plan de acción: Una vez halladas las causas se deben definir acciones correctivas, indicando quien es el responsable y la fecha máxima para ejecución de las mismas.
- F. Seguimiento: El Comité de Seguridad Vial debe revisar el plan de acción definido y su cumplimiento, dejando constancia en el formato de reporte e investigación de accidentes de tránsito con ocasión del trabajo y atención a víctimas.

11. Anexos

Anexo 9. Política de Seguridad Vial

	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	CÓDIGO: SGI-DG-06
		VERSIÓN: 1
		FECHA: Mayo 10 de 2022

SERVIGALO S.A.S. es una empresa dedicada al transporte público especial de pasajeros, comprometida con la gestión de la seguridad vial encaminada a la reducción de la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito, que puedan afectar la integridad física, mental y social de sus colaboradores, usuarios y demás actores en la vía, de allí que la alta dirección destine los recursos financieros, técnicos y el personal idóneo como elementos necesarios para desarrollar estrategias y actividades que permitan dar cumplimiento a esta política y a la normatividad vigente.

Así, para asegurar el cumplimiento de esta política, SERVIGALO S.A.S. se compromete a cumplir con las siguientes directrices:

- Dar cumplimiento con lo previsto en el Código Nacional de Tránsito terrestre según la ley 769 de 2002 y las normas que lo modifiquen, adicione o sustituyan; respetando los principios de seguridad, calidad, preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.
- Contar con personal idóneo mediante el estricto cumplimiento del Procedimiento de selección, contratación y evaluación de competencias y desempeño del personal, generando mecanismos para garantizar la capacitación y concientización de su personal, promoviendo el respeto por las señales de tránsito vehicular, la adopción de conductas proactivas frente al manejo defensivo y comportamientos seguros en cada rol vial, con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- Definir políticas de regulación vial y divulgarlas a todos los niveles de la organización.
- Vigilar el cumplimiento de las revisiones bimestrales y los mantenimientos preventivos y correctivos programados para los vehículos de la Empresa, con

	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	CÓDIGO: SGI-DG-06
		VERSIÓN: 1
		FECHA: Mayo 10 de 2022


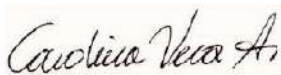
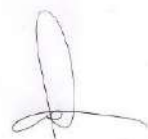
el objeto de mantener un funcionamiento óptimo de estos y evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños a la persona o a la propiedad.

- Dar cumplimiento al Programa de Vigilancia Epidemiológica de Sustancias Psicoactivas, con el fin de controlar los riesgos que afectan la salud del trabajador, de acuerdo a lo establecido por el gobierno Colombiano y conscientes de los efectos adversos de las SPA (Alcohol, tabaco, drogas no legales) en la salud de los seres humanos, las cuales fomentan el rendimiento irregular, ausentismo laboral, deterioro en sus relaciones familiares y laborales y accidentes en general, incluidos los de tránsito.
- Garantizar mejoras continuas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, como herramienta para la prevención de los accidentes e incidentes viales.
- Establecer los mecanismos necesarios para la adecuada atención de víctimas de accidentes de tránsito en el desarrollo de sus operaciones.

Control de Cambios

VERSION	FECHA	DESCRIPCION DEL CAMBIO
0	Enero 11 2019	Creación del documento e inclusión en el SGI.
1	Mayo 10 de 2022	Actualización del documento

Aprobación del Documentos

ELABORÓ	REVISÓ	APROBÓ
		
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y OPERACIONAL	RESPONSABLE SG-SST	GERENCIA GENERAL Y COMERCIAL


Anexo 11. Política de prevención, control y atención de consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactivas

	POLÍTICA DE PREVENCIÓN, CONTROL Y ATENCIÓN DE CONSUMO DE TABACO, ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.	CÓDIGO: SGI-DG-04
		VERSIÓN: 2
		FECHA: Mayo 19 de 2022

La empresa **SERVIGALO SAS** consciente de las dificultades e impactos negativos que genera el consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactivas en el ámbito emocional, familiar, laboral y social de los trabajadores, contratistas y visitantes ha definido y establecido una política de no alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas, esto con el fin de promover y fomentar el buen desempeño e interacción en un ambiente sano y seguro.

Teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 1075 de marzo 24 de 1992, resolución 4225 de mayo 29 de 1992 y resolución 00000089 del 16 de enero de 2019 establece los siguientes parámetros:

- No está permitido a los colaboradores, contratistas ni visitantes presentarse en las instalaciones de la empresa para el desarrollo de actividades, cumplimiento de funciones y/o prestación de servicios bajo el efecto de alcohol y/o sustancias psicoactivas que afecten la sana interacción y convivencia así como el adecuado desempeño laboral o contractual y/o su participación en representación de la empresa en actividades externas.
- Promueve actividades de sensibilización y de capacitación para los trabajadores en busca de la creación de hábitos y estilos de vida saludables en relación al daño que causa el cigarrillo, bebidas alcohólicas y/o sustancias psicoactivas que afectan la salud del individuo y su interacción con el entorno.
- No está permitida la distribución, venta o consumo de tabaco, sustancias psicoactivas y bebidas alcohólicas, durante el desarrollo de actividades y/o funciones tanto al interior de la empresa como en áreas aledañas a la misma. Cualquier violación a ésta regla será considerada falta grave.
- Realización de pruebas de alcoholemia y/o sustancias psicoactivas previa autorización del trabajador, de acuerdo a lo establecido en el PROCEDIMIENTO PARA PRUEBA DE ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS, con el ánimo de promover la seguridad, salud y bienestar de la población trabajadora y sus familiares.

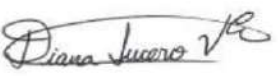

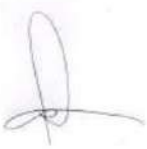
	POLÍTICA DE PREVENCIÓN, CONTROL Y ATENCIÓN DE CONSUMO DE TABACO, ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.	CÓDIGO: SGI-DG-04
		VERSIÓN: 2
		FECHA: Mayo 19 de 2022

Los trabajadores de SERVIGALO SAS deberán adoptar una conducta responsable y participativa en las acciones de prevención, control y atención de consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactivas en concordancia a esta política, el incumplimiento de las prohibiciones mencionadas será sancionado de acuerdo al Reglamento Interno de Trabajo.


Control de cambios

VERSIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO
0	Octubre 01 2015	Creación del documento
1	Julio 18 2019	Actualización del documento e inclusión en el SGI
2	Mayo 19 de 2022	Revisión y actualización del documento teniendo en cuenta normatividad vigente.

Aprobación de documentos

ELABORÓ	REVISÓ	APROBÓ
		
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y OPERACIONAL	RESPONSABLE SG-SST	GERENCIA GENERAL Y COMERCIAL

Anexo 12. Plan Anual de Capacitaciones

		PLAN ANUAL DE CAPACITACION					CÓDIGO: SGI-FM-23		
							VERSIÓN: 2		
							FECHA: Enero 6 de 2021		
AÑO: 2022									
PILAR	ACTIVIDADES	OBJETIVO	MES	ESTADO		RESPONSABLE	INTENSIDAD HORARIA	DIRIGIDO A	No. PERSONAS PROGRAMADO
				PROGRAMADO	EJECUTADO				
COMPORTAMIENTO SEGURO	Movilidad Segura en mi Empresa	Elevar el nivel de conciencia sobre aspectos clave de la Movilidad Segura desde su rol como peatón, pasajero en el transporte público y/o acompañante de vehículo, mejorando su percepción del riesgo y fortaleciendo una conducta segura al transitar por las vías.	FEBRERO	EJECUTADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
VEHICULOS SEGUROS	Gestión de la Velocidad	Brindar herramientas para gestionar los factores de riesgos asociados a la velocidad, y promover el comportamiento seguro en la conducción.	FEBRERO	EJECUTADO		AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	1,5	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Política de Regulación Vial	Difundir la Política de regulación Vial de la empresa para gestionar los factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial y promover el comportamiento responsable y seguro en la conducción.	FEBRERO	EJECUTADO		Coordinador de Transporte	1	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Formación de empresas Programa CERALC	Promover en las empresas el desarrollo de un enfoque preventivo, que permita asegurar el respeto a las personas y al ambiente. Por ende, comprender el significado del vínculo entre los Derechos Humanos y el quehacer empresarial es esencial para la proyección de la empresa en el siglo XXI.	MARZO	EJECUTADO		Sergio Daniel Silva Sarmiento	16	Director Administrativo y Operación, Asistente de Gerencia y Coordinador de Transporte	3
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Política y Plan de acción para el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas	Brindar lineamientos para la definición e implementación de estrategias de promoción y prevención que permitan establecer hábitos y conductas saludables y que potencien los factores protectores frente al riesgo de consumo de sustancias psicoactivas dentro del contexto laboral. Socializar la Política, Control y Atención de consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactivas, también los formatos existentes en Servigalo para entrevista y consentimiento informado para realización de prueba de alcoholemia y/o sustancias psicoactivas.	MARZO	EJECUTADO		Coordinador de Transporte/ Director Administrativo y Operacional	2	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	La magia de comunicarnos bien (Estrategia Habilidades para la vida)	Fortalecer la experiencia de comunicar lo que sentimos, queremos y pensamos, de forma simple, clara y oportuna; para relacionarnos en el entorno de manera armoniosa y eficaz.	MARZO	EJECUTADO		ARL SURA	2	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	Prevención de eventos mortales asociados a la movilidad	Dar un contexto de entendimiento de situaciones que nos pueden llevar a que se presenten accidentes mortales asociados a la movilidad, además de proponer soluciones para gestión de riesgos.	MARZO	EJECUTADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité Seguridad Vial y conductores	19
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL/ COMPORTAMIENTO SEGURO	Inducción y Reinducción	El objetivo principal de la re inducción es brindar al trabajador una efectiva orientación general sobre las funciones que desempeña, los fines o razón social de la empresa, organización y la estructura de esta.	ABRIL	PROGRAMADO		Líder SGI	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Investigación accidentes laborales de tránsito	Reconocer los elementos factores de éxito a tener en cuenta durante el reporte, investigación y análisis de los accidentes laborales asociados a accidentes de tránsito.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Director Administrativo y Operación, Asistente de Gerencia y Coordinador de Transporte	3
COMPORTAMIENTO SEGURO	Manejo de problemas y conflictos (Estrategia Habilidades para la vida)	Identificar herramientas que permiten manejar los conflictos de forma creativa y flexible, fortaleciendo capacidades para el cambio, crecimiento personal y apoyo social.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Todo el personal	24
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Protocolos para la atención de siniestros viales	Reconocer los principales elementos asociados al protocolo de atención a seguir cuando ocurre un siniestro de tránsito.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial y conductores	
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Comité de convivencia laboral: roles, retos y oportunidades	Fortalecer el desempeño de los Comités de Convivencia Laboral comprendiendo el alcance del rol, los nuevos desafíos alrededor de las modalidades del trabajo y la variabilidad en los procesos.	ABRIL	PROGRAMADO		ARL SURA	2	Integrantes Comité Convivencia Laboral	4
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Brigadas de emergencias y Legislación y bioseguridad	Identificar la legislación asociada a bioseguridad y conceptos generales asociados a la atención de emergencias.	ABRIL	EJECUTADO		ARL SURA	2	Brigadistas	8

PILAR	ACTIVIDADES	OBJETIVO	MES	ESTADO	RESPONSABLE	INTENSIDAD HORARIA	DIRIGIDO A	No. PERSONAS PROGRAMADO
				PROGRAMADO EJECUTADO				
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Promoción de la sana Convivencia y Gestión de las Violencias	Favorecer la promoción de la sana convivencia y la gestión integral de violencias en el trabajo; entregándole a las empresas y personas herramientas que favorezcan el disfrute de la vida y la toma de decisiones en pro de la construcción de un tejido social sano.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Comité de Convivencia Laboral	5
COMPORTAMIENTO SEGURO	Gestión del Agente Riesgo Biológico	Reconocer las principales prácticas de la vida cotidiana que evitan la propagación del COVID-19.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Prevención del acoso y todo tipo de violencia (perspectiva de género)	Reconocer los principales factores que influyen en la identificación, prevención y control sobre la violencia en el trabajo, para promover entornos laborales saludables.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Integrantes del Comité de Convivencia	5
VEHÍCULOS SEGUROS	Prevención y Control del fuego	Explicar y aplicar herramientas que permitan conocer las características básicas del fuego, sus componentes, los peligros asociados, las medidas de extinción, prevención y control efectivas.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Coordinador de transporte y conductores	18
COMPORTAMIENTO SEGURO	Motodestrezas	Fortalecer los conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes en la conducción correcta de motocicleta.	MAYO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Conductores	16
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Notificación de incidentes, accidente y enfermedad laboral.	Comprender y visualizar el propósito del sistema general de riesgos laborales y reconocer los elementos claves para la notificación y reporte de los incidentes, accidentes y enfermedades laborales.	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo	5
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Estrategias de liderazgo acompañamiento y desarrollo al COPASST: Transformación a la acción	Conocer diversas estrategias que permitan acompañar y desarrollar el COPASST, alrededor de acciones para la gestión de los riesgos en la organización.	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo	5
COMPORTAMIENTO SEGURO	Prevención de accidentes por micro y macro organismos (mordeduras y picaduras de animales y contacto con microorganismos)	Comprender, analizar y evaluar las pautas y recomendaciones para la gestión y control de los agentes de riesgos asociados por micro y macro organismos (mordeduras y picaduras de animales y contacto con microorganismos).	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Primeros auxilios psicológicos	Brindar los recursos básicos para auxiliar a una persona que presente la necesidad de auxilio psicológico y activar las capacidades de afrontamiento individual y colectivo.	JUNIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de Seguridad Vial, Integrantes de Copasst y Comité de Convivencia	5
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Marco normativo y generalidades en seguridad vial	Reconocer los criterios establecidos en la normatividad legal vigente para la implementación del PESV de acuerdo a las características de las empresas	JULIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de seguridad vial y asistente de gerencia	4
COMPORTAMIENTO SEGURO	Cuidando el orden y el aseo, una propuesta de mejora continua.	Explicar, analizar y aplicar los elementos del programa de orden y aseo, a través de la identificación de las condiciones peligrosas asociadas a la falta de orden y aseo. Comprender las acciones de control que se deben establecer para que el lugar de trabajo sea un espacio cómodo, confortable y seguro	JULIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Conozcamos sobre los sistemas de gestión ISO 39001	Identificar la importancia de la aplicación de la norma ISO39001 sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial, reconocer los principales requerimientos y las propuestas de mejora con relación a la Seguridad Vial.	JULIO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial y Asistente de Gerencia	4
COMPORTAMIENTO SEGURO	Toma de decisiones	Entender la toma de decisiones como un proceso inherente al día a día del ser humano, que de cara al rol de liderazgo se convierte en una competencia fundamental para asegurar resultados. Se revisará qué pasa al decidir, con qué estrategias y metodologías se cuenta para la toma de decisiones, difíciles, y qué variables impactan dicho proceso	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	Gestionando las emociones en la conducción	Reconocer las emociones que se generan en la conducción y los elementos que se deben tener en cuenta para la prevención de accidentes de tránsito.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial, Asistente de Gerencia	4

PILAR	ACTIVIDADES	OBJETIVO	MES	ESTADO	RESPONSABLE	INTENSIDAD HORARIA	DIRIGIDO A	No. PERSONAS PROGRAMADO
				PROGRAMADO EJECUTADO				
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Gestión de la fatiga en la conducción	Reconocer aquellos elementos que favorecen la vulnerabilidad de los conductores ante la fatiga.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Integrantes Comité de Seguridad Vial, Asistente de Gerencia	4
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Marco legal asociado a infracciones de tránsito	Identificar los principales requisitos legales que se encuentran asociados a las infracciones de tránsito.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de Seguridad Vial, asistente de gerencia y conductores	20
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias.	Analizar y aplicar herramientas para la consolidación de programas de prevención, preparación y respuesta ante emergencias, que permitan salvaguardar la integridad de las personas, proteger los bienes materiales y entornos laborales, en el cual se propenda la continuidad de la operación en la empresa aportando a la sostenibilidad y competitividad de la misma.	AGOSTO	PROGRAMADO	ARL SURA	4	Todo el personal	24
COMPORTAMIENTO SEGURO	Fomento de hábitos saludables en los entornos laboral	Promover comportamientos de cuidado en todos los ámbitos de la vida, incluyendo la salud y seguridad en el trabajo, que permitan la toma de decisiones contribuyendo al bienestar integral.	SEPTIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Sistema Globalmente Armonizado - Nivel básico	Entender las generalidades del Sistema Globalmente Armonizado desde su origen, la legislación aplicable para Colombia y la importancia en la comunicación de peligros químicos.	SEPTIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Asistente de Gerencia, Integrantes del Copasst	4
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Estrategias organizacionales para promover el Equilibrio Vida personal- Vida laboral	Brindar orientación a la empresa en la identificación, implementación y seguimiento de prácticas que favorezcan el equilibrio y armonización de la vida laboral con la personal.	OCTUBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Asistente de Gerencia y Coordinador de Transporte	3
COMPORTAMIENTO SEGURO	Prevención Accidentes de tránsito	Identificar elementos importantes que inciden en la movilidad segura de las personas. Dar a conocer las acciones que deben emprenderse para la prevención e intervención de accidentes laborales asociados a la movilidad.	OCTUBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de seguridad Vial, conductores	19
VEHICULOS SEGUROS	Mecanismos de seguridad y Mantenimiento de vehículos	Capacitar a los conductores sobre los mecanismos de seguridad del vehículo y la importancia del mantenimiento preventivo, con el fin de que puedan prevenir accidentes o minimizar los daños materiales y/o humanos.	OCTUBRE	PROGRAMADO	CEFSA	4	Conductores	16
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Primeros Auxilios Básicos	Explicar y aplicar los principales elementos para el reconocimiento y atención en aquellas situaciones en las cuales una persona enferma o lesionada de forma aguda esta expuesto, con el fin de proteger al cuidador, al paciente y al entorno, brindando una asistencia bajo los principios de los primeros auxilios básicos de forma técnica y humana.	NOVIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	8	Brigadistas	3
COMPORTAMIENTO SEGURO	Interacción segura de los diferentes actores en la vía.	Generar herramientas que promuevan la interacción segura de los diferentes actores de la vía mediante prácticas y comportamientos seguros que contribuya al control y prevención de accidentalidad en tránsito	NOVIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Todo el personal	24
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Guía de actuación para los primeros momentos después de un accidente de tránsito	Conocer los principales elementos de la guía para la actuación de los primeros momentos de un accidente de tránsito.	NOVIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Comité de seguridad vial, Asistente de Gerencia y miembro del Copasst	5
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Elementos estrategicos para la prevención del riesgo público	Identificar las pautas estratégicas para la prevención del riesgo público a nivel administrativo, con el fin de adoptar medidas de control para fomentar entornos y comportamientos saludables	DICIEMBRE	PROGRAMADO	ARL SURA	2	Director Administrativo y Operacional, Asistente de Gerencia, Coordinador de transporte y miembro del Copasst	4
COMPORTAMIENTO SEGURO	Conducción segura de vehículos	Brindar herramientas que permitan al conductor desarrollar técnicas de conducción segura, a través de un comportamiento adecuado que conlleve a evitar accidentes en la vía.	DICIEMBRE	PROGRAMADO	CEFSA	4	Conductores	16

10. Bibliografía

- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2018). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Recuperado de: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009
- Agencia Nacional para la Seguridad Vial (ANSV) (2020). Observatorio - Estadísticas: Histórico de Víctimas. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- Naciones Unidas. (2020). Resolución A/RES/74/299 - Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Septuagésimo cuarto período de sesiones Tema 12 del programa. Recuperado de: <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/74/299>
- Plan Nacional de Seguridad Vial -Segunda Edición
Recuperado de: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>
- Poder Público - Rama Legislativa (2002). Ley 769 Código Nacional de Tránsito Terrestre. Bogotá, Colombia.
- Congreso de la República de Colombia (2011). Ley 1503 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia
- Congreso de la República de Colombia (2013). Ley 1702 “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia
- Presidencia de la República (2013). Decreto 2851 "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".

- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de transporte (2017). Decreto 431 “«Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones»

Rescatado de: http://consejosuperiordeltransporte.org/wp-content/uploads/2017/08/decreto_431_2017.pdf

- Asociación Nacional de Seguridad Vial. Informe sobre Seguridad Vial para el Congreso de la República (2021)
- Marta Llanos, Laura Mejía, Nelson Murillo. Articulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo en la empresa TEM Colombia. Corporación Universitaria UNITEC. Bogotá, Colombia.
- Congreso de la República de Colombia. Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011. (2011). Rescatado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1565 del 6 de junio de 2014. (2014). Rescatado de: https://www.arlsura.com/files/res1565_14.pdf
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015. (2015). Rescatado de: <https://www.mintransporte.gov.co>
- Superintendencia de Puertos y Transporte. Circular Externa N° 000068 del 16 de noviembre del 2017. (2017). Rescatado de: https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Noviembre/Notificaciones_16_C/CIRCULAR_68_2017.pdf

- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1231 del 5 de abril del 2016. (2016). Rescatado de: https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_1231_2016.htm
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1906 del 22 de septiembre del 2015. (2015). Rescatado de: <https://www.arlsura.com/files/decreto1906-2015.pdf>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1072 del 26 de mayo del 2015. (2015). Rescatado de: <https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abril++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio del Trabajo. Resolución 1452 del 30 de junio del 2021. (2021). Rescatado de: <https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/61442830/Comite+Seguridad+Vial.pdf/95e06df7-6644-f460-203d-0d2aded606ac?t=1625777161914>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). (2007). Subdirección de Servicios Forenses. División de Referencia de Información Pericial. Boletín epidemiológico Cuatrimestral DRIP. Volumen 1, N°3 de septiembre a diciembre de 2007. Regional Oriente, Colombia.
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 0348 del 25 de febrero de 2015. (2015). Rescatado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=60962>

- Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana 4901-3. (2007). Vehículos para el Transporte Urbano Masivo de Pasajeros. Parte 3: Autobuses convencionales. Bogotá, Colombia. Rescatado de: <http://ctumedellin.com/sitio/uploads/NTC4901-3%202007%2012%2016.pdf>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. Anuario Nacional de siniestralidad vial 2019. rescatado de: <https://ansv.gov.co/sites/default/files/observatorio/AnuarioNacionaldeSiniestralidadVialColombia2019.pdf>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1252 del 12 de octubre del 2021. (2021). Rescatado de: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201252%20DEL%2012%20DE%20OCTUBRE%20DE%202021.pdf>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 2106 del 22 de noviembre del 2019. (2019). Rescatado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=103352>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (2021). Documento Técnico de Soporte para el Plan Local de Seguridad Vial, Tuluá. Versión 1 - Mayo 2021.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (2021). Memorias Asistencia Técnica "Paso 13 PESV Investigación interna de accidentes de tránsito".
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (2021). Memorias "Primeros Auxilios Psicológicos en el marco de la siniestralidad vial".
- ICONTEC. (2012). Guía Técnica Colombiana – GTC 45.

Bibliografía

- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2018). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Recuperado de:
www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009
- Agencia Nacional para la Seguridad Vial (ANSV) (2020). Observatorio - Estadísticas: Histórico de Víctimas. Recuperado de:
<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- Naciones Unidas. (2020). Resolución A/RES/74/299 - Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Septuagésimo cuarto período de sesiones Tema 12 del programa. Recuperado de: <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/74/299>
- Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial - Segunda Edición (2011 - 2021). Recuperado de: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>
- Poder Público - Rama Legislativa (2002). Ley 769 Código Nacional de Tránsito Terrestre. Bogotá, Colombia.
- Congreso de la República de Colombia (2011). Ley 1503 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia
- Congreso de la República de Colombia (2013). Ley 1702 “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”. Bogotá, Colombia
- Presidencia de la República (2013). Decreto 2851 "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".

- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de transporte (2017). Decreto 431 “«Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones»
Rescatado de: http://consejosuperiordeltransporte.org/wp-content/uploads/2017/08/decreto_431_2017.pdf
- Érica María Aguirre Henao, María Alejandra Realpe Rebolledo Garci y Gloria Adelina Salazar Lemos (2020). Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial de una empresa del sector tecnológico. Manizales, Colombia.
- Asociación Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (2021). Informe sobre Seguridad Vial para el Congreso de la República.
- María Alejandra Roa Cruz (2020). Diseño e implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa Mundopetrol S.A.S. Universidad ECCI. Bogotá, Colombia.
- Marta Llanos, Laura Mejía, Nelson Murillo. Articulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo en la empresa TEM Colombia. Corporación Universitaria UNITEC. Bogotá, Colombia.
- Congreso de la República de Colombia. Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011. (2011). Rescatado de:
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1565 del 6 de junio de 2014. (2014). Rescatado de: https://www.arlsura.com/files/res1565_14.pdf

- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015. (2015). Rescatado de: <https://www.mintransporte.gov.co>
- Superintendencia de Puertos y Transporte. Circular Externa N° 000068 del 16 de noviembre del 2017. (2017). Rescatado de:
https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Noviembre/Notificaciones_16_C/CIRCULAR_68_2017.pdf
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1231 del 5 de abril del 2016. (2016). Rescatado de:
https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_1231_2016.htm
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1906 del 22 de septiembre del 2015. (2015). Rescatado de: <https://www.arlsura.com/files/decreto1906-2015.pdf>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1072 del 26 de mayo del 2015. (2015). Rescatado de:
<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abril++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio del Trabajo. Resolución 1452 del 30 de junio del 2021. (2021). Rescatado de:
<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/61442830/Comite+Seguridad+Vial.pdf/95e06df7-6644-f460-203d-0d2aded606ac?t=1625777161914>
- Vergel López Wendy Marcela. (2021). Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, de acuerdo a la Resolución 0312 del 2019 como requisito del SG-SST para la

empresa Transportadores de Norte de Santander del municipio de Ocaña. Universidad Francisco de Paula Santander - Ocaña. Norte de Santander, Colombia.

- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). (2007). Subdirección de Servicios Forenses. División de Referencia de Información Pericial. Boletín epidemiológico Cuatrimestral DRIP. Volumen 1, N°3 de septiembre a diciembre de 2007. Regional Oriente, Colombia.
- Flórez Carlos Fabian, Patiño Camilo, Rodríguez Jorge, et al. (2018). Análisis multicausal de “accidentes” de tránsito en dos ciudades de Colombia. Volumen 18. N°1, Página 69 - 85. Archivos de Medicina: Universidad de Manizales. Manizales, Colombia.
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 0348 del 25 de febrero de 2015. (2015). Rescatado de:
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=60962>
- Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana 4901-3. (2007). Vehículos para el Transporte Urbano Masivo de Pasajeros. Parte 3: Autobuses convencionales. Bogotá, Colombia. Rescatado de:
<http://ctumedellin.com/sitio/uploads/NTC4901-3%202007%2012%2016.pdf>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. Anuario Nacional de siniestralidad vial 2019. rescatado de:
<https://ansv.gov.co/sites/default/files/observatorio/AnuarioNacionaldeSiniestralidadVialColombia2019.pdf>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (2021). Balance Oficial de Siniestralidad Vial 2021. Rescatado de: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10578/ansv-presenta-balance-oficial-de-siniestralidad-vial-2021/>

- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1252 del 12 de octubre del 2021. (2021). Rescatado de:
<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201252%20DEL%2012%20DE%20OCTUBRE%20DE%202021.pdf>
- Congreso de la República de Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 2106 del 22 de noviembre del 2019. (2019). Rescatado de:
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=103352>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (2021). Documento Técnico de Soporte para el Plan Local de Seguridad Vial, Tuluá. Versión 1 - mayo 2021.