

**<MODELO ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA
AGREMIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SAMACÁ PARA
EL PERIODO 2023-2025**

Daniel Alfonso Sierra Rodríguez



UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO
FACULTAD DE INGENIERÍA INDUSTRIAL
INGENIERÍA INDUSTRIAL

TUNJA

2023

MODELO ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA
AGREMIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SAMACÁ PARA
EL PERIODO 2023-2025

ii

Daniel Alfonso Sierra Rodríguez

Proyecto de grado para optar por el título de Ingeniera Industrial

Director:

MEng. John Alexander Molina Miguez



UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

FACULTAD DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

INGENIERÍA INDUSTRIAL

TUNJA

2023

Nota de Aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado 1

Firma del jurado 2

Dedico este trabajo de grado a mi familia por su amor incondicional, apoyo constante y paciencia infinita durante este camino académico. A mis amigos por la amistad, el aliento y los momentos compartidos que me ayudaron a mantener el equilibrio. A mis profesores y mentores, cuya sabiduría y guía fueron esenciales para mi crecimiento intelectual. A todos los que creyeron en mí y me alentaron a lograr esta hazaña, este trabajo es un homenaje a su fe en mí.

Me gustaría expresar mi profundo agradecimiento a todas las personas que contribuyeron de diversas maneras a la realización de esta carrera. Sin su apoyo, orientación y aliento, este proyecto no habría sido posible. En particular, quisiera agradecer a:

Mi supervisor académico MEng. John Alexander Molina Míguez por su experta orientación, paciencia y dedicación durante todo este proceso. Sus valiosos consejos y experiencia fueron cruciales para dar forma a este proyecto y lograr los objetivos establecidos. A mi familia por su inquebrantable apoyo emocional, comprensión y constante aliento. Gracias por creer en mí y ser mi fuente de fortaleza todos estos años. Mis amigos y seres queridos que me brindaron apoyo, comprensión y ayuda durante momentos estresantes. Su aliento y risas compartidas hicieron este viaje más llevadero. A mis compañeros y colegas por su cooperación, intercambio de ideas y apoyo mutuo durante este recorrido académico. Juntos pudimos superar desafíos y alcanzar metas importantes. A todas las personas que participaron en entrevistas, encuestas u otras investigaciones. Sus valiosas contribuciones ayudaron a enriquecer este trabajo. Por último, pero no menos importante, agradezco a todos los que de una forma u otra me inspiraron y motivaron a iniciar este proyecto de titulación.

Cada uno de ustedes ha jugado un papel importante en mi trayectoria académica. Este logro no hubiera sido posible sin el apoyo y cooperación de todas aquellas personas, a quienes les agradezco sinceramente.

Este estudio propone un modelo estratégico de seguridad vial para la empresa "Agremación de Transportadores de Samacá S.A.S. (ATS). El sector del transporte enfrenta importantes desafíos en materia de seguridad vial y ATS tiene como objetivo mitigar estos riesgos. Nuestro método operativo se basa en la evaluación de riesgos específicos de la empresa, la implementación de políticas y procedimientos relevantes y la promoción de una cultura de seguridad. El modelo estratégico comienza con un análisis detallado de las operaciones ATS para identificar áreas críticas de seguridad. Luego se desarrollan políticas y procedimientos específicos, incluida la capacitación de gerentes y supervisores. Además, se promoverá la adopción de las últimas tecnologías como sistemas de seguimiento y telemetría para monitorear el desempeño del conductor y del vehículo.

Este enfoque integral se basa en las mejores prácticas de seguridad vial y se adapta a las necesidades de ATTS. El objetivo es reducir los accidentes, proteger vidas y propiedades y mejorar la imagen de la empresa en el mercado de productos básicos. La introducción de este modelo mejorará la seguridad vial de ATTS y establecerá un estándar para la industria.

Palabras Clave: Seguridad vial, modelo estratégico, transporte de carga, políticas de seguridad, cultura de seguridad.

This study proposes a strategic road safety model for the company "Agremación de Transportadores de Samacá S.A.S. (ATS). The transport sector faces important challenges in terms of road safety and ATS aims to mitigate these risks. Our operating method is based on assessing company-specific risks, implementing relevant policies and procedures, and promoting a safety culture. The strategic model begins with a detailed analysis of ATS operations to identify critical safety areas. Policies and procedures are then developed specific, including training of managers and supervisors. In addition, the adoption of the latest technologies such as tracking and telemetry systems will be promoted to monitor driver and vehicle performance.

This comprehensive approach is based on best road safety practices and will be adapts to the needs of ATTS. The objective is to reduce accidents, protect lives and property and improve the company's image in the commodity market. The introduction of this model will improve ATTS road safety and set a standard for the industry.

Keywords: Road safety, strategic model, cargo transportation, safety policies, safety culture.

Tabla de Contenidos

viii

Introducción	14
Línea de Investigación	15
Planteamiento del Problema	15
Descripción del Problema	16
Formulación del Problema.....	17
Justificación	18
Objetivos.....	20
Objetivo General.....	20
Objetivos Específicos.....	20
Marco Referencial.....	21
Antecedentes	21
Antecedente Nacional	22
Antecedente Regional	23
Otros antecedentes	25
Marco teórico	27
Marco conceptual.....	29
Marco legal	30
Diseño Metodológico.....	32
Tipo y Enfoques de Investigación.....	32
Fases y Actividades Metodológicas.....	32

Fase I. Diagnosticar las condiciones actuales en seguridad vial de la empresa	ix
.....	¡Error! Marcador no definido.
Diagnostico general de seguridad vial de la empresa Agremiación de Transportadores de Samacá- ATS según la resolución 595 de 2022.....	¡Error! Marcador no definido.
Clasificación y calificación de los Riesgos Viales en la empresa ATS S.A.S.....	¡Error!
Marcador no definido.	
Fase II. Establecer la documentación requerida para el modelo estratégico de seguridad vial.....	48
Elementos de protección.....	68
Diagnostico.....	69
Seguimiento y evaluación.....	73
Indicadores de Resultado.....	73
Indicadores de Actividad.....	74
Fase III. Elaborar el modelo Estratégico de Seguridad Vial en la empresa ATS SAS.	74
Modelo estratégico de seguridad vial en la empresa ats sas.....	75
Auditorias.....	94
Conclusiones.....	956
Recomendaciones.....	9598
Referencias bibliograficas.....	9799
Anexos.....	1078

Lista de Tablas

Tabla 1. Leyes y normas	31
Tabla 2. Accidentes viales	34
Tabla 3. Factores humanos	35
Tabla 4. Factores en la vía y entorno	36
Tabla 5. Factores de los vehículos	37
Tabla 6. Posibles causas de Riesgos Viales	39
Tabla 7. Diagnóstico de riesgos viales.....	40
Tabla 8. Diagnostico general	40
Tabla 9. Clasificación de los Riesgos Viales en ATS S.A.S	43
Tabla 10. Evaluación del riesgo.....	44
Tabla 11. Riesgos por habitos.....	44
Tabla 12. Tratamiento de riesgos.....	46
Tabla 13. Comité de seguridad vial	51
Tabla 14. Elementos de protección individual E.P.I.....	68
Tabla 15. Clasificación del personal según rol en la empresa (administrativo, técnico, comercial, etc.).....	69
Tabla 16. Rol de la persona en la vía (Conductor, peatón, pasajero).. ..	70
Tabla 17. Desplazamientos de empleados y contratistas (internos y externos).....	70
Tabla 18. Desplazamiento de empleados y contratistas (de casa al trabajo y viceversa).	70

Tabla 19. Relación de sus actividades con el riesgo de tráfico.....	71	xi
Tabla 20. Matriz de riesgos viales	72	
Tabla 21. Indicadores de resultados.....	73	
Tabla 22. Indicadores de actividad	74	
Tabla 23. Programa de Formación y Capacitación para Conductores.....	79	
Tabla 24. Inspección de vehículos	83	
Tabla 25. Informe de investigación de accidentes de transito	92	

Lista de Figuras

xii

Figura 1. Accidentes viales	33
Figura 2. Factores humanos	34
Figura 3. Factores en la vía y entorno.....	36
Figura 4. Factores de los vehículos.....	37
Figura 5. Posibles causas de Riesgos Viales.....	38

Lista de Anexos

xiii

Anexo 1. Encuesta a trabajadores 107

Anexo 2. Formato entrevista personal para la empresa ATS.....111

Alrededor de 1,35 millones de personas mueren cada año en accidentes de tráfico, más de 3.000 personas mueren cada día, más de la mitad de las cuales conducen un coche. Otros 50 millones de personas sufren lesiones no mortales a causa de accidentes de tráfico, y estas lesiones son la principal causa de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las muertes en carretera ocurren en países de ingresos bajos y medios, donde se encuentran menos de la mitad de los vehículos matriculados en el mundo (Plan Global para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2021). Colombia no está exenta del problema de la seguridad vial, al contrario, es alarmante porque según el Observatorio de la Autoridad Nacional de Seguridad Vial (2021), en Colombia se registraron 4445 muertes en 2022, es decir el 15,36%. respecto al año anterior por accidentes de tráfico. Los usuarios de motocicletas representan el 5,6 por ciento de todas las muertes por accidentes de tránsito registradas en el país y el 5,58 por ciento de todas las lesiones.

Para solucionar este problema, que se desprende de las estadísticas anteriores y de los diversos marcos legales que el gobierno ha creado para las empresas relacionadas con la seguridad vial, se requiere que las entidades preparen e implementen un plan estratégico de seguridad vial que pueda reducir el número de accidentes de tránsito. . en el país . A partir de allí se inició el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial de ATS S.A. con la Decisión 1565 de 2014, que crea un sistema de gestión de seguridad vial, donde las actividades desarrolladas en el citado documento reflejan el objetivo de mitigar y reducir en gran medida la siniestralidad. porque es la segunda causa de muerte violenta en el país, según el Instituto Nacional de Medicina Legal. El plan estratégico de seguridad vial se centra no sólo en los conductores, sino en otras personas que participan de una forma u otra en la vía e influyen en las estadísticas de siniestralidad en la

carretera, reduciendo los costes derivados de los accidentes de tráfico y manteniendo la buena imagen y reputación de los accidentes de tráfico.

15

Línea de Investigación

El proyecto se contextualiza en la línea de investigación sobre productividad, competitividad e innovación creada por la Facultad de Industria de la UDC, cuyo tema son los sistemas integrados de gestión.

Planteamiento del Problema

Hoy en día, los accidentes de tránsito son considerados una de las principales causas de muerte violenta en el mundo; En Colombia, los accidentes de tránsito ocupan el segundo lugar después de los homicidios. Según la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico matan a más de 1,24 millones de personas cada año y alrededor de 3.000 personas mueren cada día. En Colombia se registraron 4.445 muertes de enero a julio de 2022, es decir un 15,36% más que el año anterior, correspondiendo a 592 nuevas muertes respecto al mismo periodo de 2021, a nivel nacional (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2022).

Este problema ha surgido en años anteriores porque la situación es tan grande que el gobierno nacional ha creado un plan nacional de seguridad vial para orientar y formular medidas, programas y planes que ayuden a garantizar un transporte seguro para todos los ciudadanos. en caminos rurales. En 2022 se produjeron 148 accidentes mortales en el Departamento de Boyacá, la diferencia respecto al año pasado fue del 20,33%. Tunja es la ciudad más grande, donde ocurren el 46,15% de los accidentes. Las estadísticas muestran que el departamento no está exento de la problemática abordada, el Gobierno de Boyacá a través de la Autoridad Nacional de Seguridad Vial publica el plan del Departamento de Seguridad Vial y Movilidad en Boyacá, donde fortalece la política pública. reducir la accidentabilidad y la mortalidad en las vías del departamento (Mesa

Nacional de Seguridad Vial, 2022). La seguridad vial se entiende como un conjunto de actividades y métodos operativos encaminados a prevenir y reducir el riesgo de muerte o lesiones de las personas durante los desplazamientos. Se centra en iniciativas que afectan a todos los factores que afectan a los accidentes de tráfico, desde el diseño de carreteras, el mantenimiento de la infraestructura vial, las inspecciones de carreteras, la formación de conductores, la educación e información de los usuarios de las carreteras y la aplicación de la ley por parte de la y sanciones, gestión de los centros de atención a las víctimas. (Ley 1702 de 2013) 16

Descripción del Problema

La empresa AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA- ATS S.AS fue creada en marzo del 2021, tiene como actividad principal el transporte de carga por carretera. Está ubicada en el municipio de Samacá, Boyacá, en donde su operación diaria se basa en el transporte de carbón y coque, del municipio de Samacá hacia las principales vías a nivel nacional.

Para el desempeño de esta labor se cuenta con un grupo de 30 conductores de volquetas y tractomulas, quienes cuentan con más de cuatro años promedio de experiencia, lo cual permite que posean habilidad y reacción ante cualquier tipo de riesgo de accidente, en una jornada laboral tan dispendiosa, pero teniendo en cuenta que no están exentos de cualquier incidente o accidente.

Durante el tiempo de la operación que ha desarrollado AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA- ATS se ha registrado un solo accidente mortal esto significa que es un 33,33 % del total de los trabajadores de la empresa, debido a la exposición de riesgo vial que es toda acción indebida en la vía o la consecuencia negativa tras encontrarse en el recorrido con un elemento físico, una distracción o falla mecánica que pueda ocasionar algún evento desfavorable para el bienestar de los actores viales que genera esta actividad. De ahí la

importancia de elaborar un diseño del modelo Estratégico de Seguridad Vial para los conductores de la empresa, en donde el papel fundamental son las capacitaciones en prevención y seguridad vial velando por el cumplimiento de la planeación, implementación, seguimiento y control, mediante indicadores de gestión; en el comité, también se discutirán las decisiones encaminadas al cumplimiento de las acciones definidas en el PESV para la labor a desempeñar diariamente. 17

Con base en el formato propuesto en la Resolución 595 de 2022, se elaboró un formato para la aplicación de encuestas Anexo 1: “Formato encuesta de seguridad vial” el cual se ha propuesto a la empresa para ser integrado en el SG-SST, de tal forma que se mantenga información actualizada para el PESV. Cuando describa el problema, puede iniciar exponiendo la conformación de la empresa y/o el área de la empresa a la cual se dirige el desarrollo o investigación del estudio, puede ir destacando el que hacer económico o social y describirla en términos de bienes o servicios que produce o comercializa, el número de empleados que tiene. También indique cuál es su origen, como es la relación de los aspectos de la empresa con el problema, indique si se trata de una dificultad práctica, metodológica, si falta algo, si se trata de una inconsistencia, etc.

Formulación del Problema

Es importante señalar que todos los ciudadanos, trabajadores y autoridades deben analizar este panorama y tomar conciencia del problema de salud pública, al mismo tiempo aumentar la conciencia sobre la prevención del tránsito seguro.

Con lo anterior, esto lo lleva a la siguiente pregunta-problema:

¿De qué manera se pueden reducir y prevenir los accidentes laborales y en las vías y qué elementos de seguridad y salud en el trabajo se pueden incluir en el desarrollo del modelo estratégico de seguridad vial de la AGREMIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SAMACA-ATS? 18

Justificación

La investigación de riesgos laborales es una actividad preventiva a largo plazo en diferentes áreas de riesgo laboral, donde hemos aprendido a identificar los riesgos por tipología, por ejemplo, SGRL o El Sistema. Departamento de riesgos laborales generales, que se centra en la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Si bien en Colombia existen leyes a través del Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Seguridad Social, que exigen a todas las empresas del país prevenir riesgos de seguridad y salud en el trabajo, no fue posible establecer un protocolo de seguimiento y control. debido a estos riesgos en el sector del transporte. Propuesta de un modelo estratégico de seguridad vial para los directivos de AGREMIACION DE TRANSPORTORES DE SAMACAATS

Facilitaría significativamente el cumplimiento de las leyes aplicables, ya que formaría parte del sistema de seguridad laboral implementado por la organización, que asegura su compromiso y responsabilidad a través del trato integral a sus directivos y la prevención de accidentes laborales. Como mecanismos encaminados a prevenir los accidentes de tránsito y como estrategias para proteger la vida de los usuarios de la vía. Esta definición se toma para guiar este trabajo, porque está incluida en la definición de 2022 en la Decisión 595, que es la base para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial. Además, adopta regulaciones efectivas para desarrollar las medidas necesarias para identificar las amenazas y riesgos que enfrentan dichos conductores. Esta

propuesta proporciona información clara y completa sobre la participación activa de los directivos en la formación en seguridad, peligros y riesgos laborales. dando paso a un compromiso con el desarrollo y mejora continua de la atención integral de la salud, porque reduce el número de problemas sociales y contribuye al cuidado de la integridad propia y de quienes intervienen en el desarrollo de las actividades profesionales. Por eso es importante crear estrategias en el lugar de trabajo para concienciar a la población trabajadora, en este caso a los conductores, de la responsabilidad que tienen consigo mismos, sus familias y la sociedad y así reducir costos asociados con accidentes y fomentar un entorno laboral seguro y responsable.

Objetivo General

Elaborar un modelo estratégico de seguridad vial para la AGREMIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SAMACA ATS de acuerdo con los requisitos de la Ley 1503 para promover la movilidad de los trabajadores y la prevención de accidentes.

Objetivos Específicos

1. Diagnosticar la situación actual de la empresa ATS en relación con los requisitos del artículo 10 de la Norma 2851 de 2013 y los riesgos relacionados para determinar su cumplimiento.
2. Elaborar la documentación necesaria para el plan estratégico de seguridad vial con base en la metodología del Ministerio de Transporte para la gestión y reducción del riesgo de accidentes de tráfico.
3. Desarrollar el modelo estratégico de seguridad vial en ATS SAS.

Antecedentes

Antecedente Internacional

Correa, G. (2019). Plan Estratégico de Seguridad Vial para el Cantón Colta, trabajo de titulación. Ingeniero de Gestión de Transporte. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Facultad de Administración de Empresas. Riobamba, Ecuador.

Este proyecto se basa en los principios de seguridad vial y tiene como objetivo estrategias de mitigación de accidentes de tránsito, este trabajo abarca vehículos motorizados y no motorizados, los usuarios enfatizan en las personas más vulnerables, peatones y conductores. , infraestructura, p. vías y marcas horizontales y verticales. La investigación se realizó a través de la recolección de datos, revisión bibliográfica y observación directa, lo que resultó en un alto número de accidentes en la carretera nacional E35 a su paso por el cantón debido a la capacidad de los vehículos. Del proyecto anterior, obtendrás la guía de metodología de desarrollo del proyecto.

Moreno, M. (2019). Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en Ecuador y Chile, caso de análisis de los pilares 3 y 4 del Decenio de Acción. Maestría en Relaciones Internacionales. Universidad Andina Simón Bolívar. Ecuador.

El objetivo del estudio es identificar brechas y resultados observados en la implementación de estrategias institucionales de seguridad vial relacionadas con el Pilar 3 (Vehículos más seguros) y el Pilar 4 (Usuarios más seguros) de los Planes Estratégicos 2012 de Chile y Ecuador. 2017 La importancia social de este proyecto surge del alto número de muertes en carretera en la región a

pesar de que existen políticas internacionales que brindan lineamientos generales para la seguridad vial.

22

Por lo tanto, las agencias gubernamentales han implementado diversas estrategias de seguridad vial para ayudar a reducir los accidentes de tránsito en cada país. Por lo tanto, este trabajo describe, evalúa y compara los resultados y falencias de las estrategias implementadas en los planes estratégicos de seguridad vial de Ecuador y Chile, los llamados 3er y 4to pilares.

Antecedente Nacional

Tous&Santanda. (2020). Diseño de un plan estratégico de seguridad vial basada en la Resolución 1565/2014 en la empresa de transporte de carga terrestre de Barranquilla. Especialización en Gerencia de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Universidad ECCI.

Este artículo desarrolla un método para diseñar PESV en la Empresa de Transporte Terrestre de Barranquilla para dar cumplimiento a la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Decisión 1565 de 2014. Respecto a lo anterior, su estructura es la siguiente. : recopilación de datos, diagnóstico, evaluación y desarrollo de planes de acción. Este proyecto proporciona orientación sobre herramientas relacionadas con el diagnóstico de riesgos para la seguridad vial. Este artículo desarrolla un método para diseñar PESV en la Empresa de Transporte Terrestre de Barranquilla para dar cumplimiento a la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Decisión 1565 de 2014. Respecto a lo anterior, su estructura es la siguiente. : recopilación de datos, diagnóstico, evaluación y desarrollo de planes de acción. Este proyecto proporciona orientación sobre herramientas relacionadas con el diagnóstico de riesgos para la seguridad vial.

Vial para la empresa MUNDOPETROL S.A.S. Universidad Ecci. Facultad de Posgrados. Especialización en Gerencia en Seguridad y Salud en el Trabajo Bogotá D.C.

El propósito del estudio es desarrollar una estrategia a desarrollar en relación al plan, que incluye medidas que se centran en las siguientes direcciones de acción contra los accidentes de tránsito: fortalecimiento del liderazgo del comandante, acciones que aseguren el comportamiento humano, medidas preventivas. accidentes de tráfico. seguridad del vehículo, medidas. promover la seguridad de las infraestructuras y finalmente actuaciones para atender a las víctimas de accidentes de tráfico, considerando que los factores de la seguridad en la circulación son las tres víctimas de los accidentes de tráfico: el medio ambiente, el vehículo y las personas definidos por la legislación, para crear el mejor tanto para vehículos como para usuarios. Utilizan la infraestructura existente y pueden moverse sin tocarse entre sí.

Este proyecto proporciona lineamientos para definir los parámetros y procedimientos para la asignación de perfiles y funciones laborales al personal administrativo de ATS S.A. S logra uno de los objetivos de este proyecto de investigación.

Antecedente Regional

Alvarado & Depablos, (2020). Análisis de las políticas de Seguridad Vial incluidas en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. Especialista en Gerencia en Riesgos Laborales. Corporación Universitaria Minuto de Dios UNIMINUTO.

El presente documento tiene como objetivo analizar en profundidad los lineamientos e instructivos para la implementación de la seguridad vial, los cuales se basan en la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial descrita en la Decisión 1565/2014 y la conexión directa con el sistema administrativo. . del Ministerio de La salud

ocupacional está determinada por el Decreto 1072 de 2015, según el cual el Congreso colombiano aprobó la Ley 1503 de 2011, conocida como Ley de Seguridad Vial, y en sus artículos 4, 7, 9 y 10 se describe la promoción y formación de hábitos. , comportamiento y comportamiento seguro en la carretera y otras normas. En el proyecto anterior se tuvieron en cuenta diversas normativas gubernamentales sobre seguridad vial.El presente documento tiene como objetivo analizar en profundidad los lineamientos e instructivos para la implementación de la seguridad vial, los cuales se basan en la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial descrita en la Decisión 1565/2014 y la conexión directa con el sistema administrativo. . del Ministerio de La salud ocupacional está determinada por el Decreto 1072 de 2015, según el cual el Congreso colombiano aprobó la Ley 1503 de 2011, conocida como Ley de Seguridad Vial, y en sus artículos 4, 7, 9 y 10 se describe la promoción y formación de hábitos. , comportamiento y comportamiento seguro en la carretera y otras normas. En el proyecto anterior se tuvieron en cuenta diversas normativas gubernamentales sobre seguridad vial.

Sindy karime Bermúdez Gómez, (2016). Propuesta del plan estratégico de seguridad vial para la empresa atención social integral S.A.S. universidad ECCI Facultad de posgrados esp. Gerencia en seguridad y salud en el trabajo Bogotá, D.C

Este proyecto se basa en la elaboración de lineamientos para la prevención de accidentes de tránsito en las zonas donde la empresa ASI S.A.S realiza investigaciones de acuerdo con los requisitos definidos en la Resolución 1565 del Congreso de Colombia del 6 de junio de 2014.

Agudelo, Perdomo, & Rondon, (2014). “Diseño e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa ALFAX” Fundación Universitaria Agraria de Colombia Uniagraria.

Entre las actividades previstas en este proyecto se encuentra la creación de un diagnóstico de seguridad vial que evalúe a la empresa, persona y vehículo; con un checklist que califica cada

estrategia de la organización en términos de auditorías, recursos, responsabilidad, entre otros, lo que permite evaluar de manera integral la situación actual de la seguridad vial de la A partir de esta información se proponen actores y estrategias para la planificación e implementación, así como para el seguimiento y la mejora.

Otros antecedentes

Mr. Antonio Rabal Rodríguez de Valencia 2015. Spain (2015), PhD thesis; Treatment and repercussion in the media of information on road safety by Spanish private entities (2002-2012).

In the thesis, we found out why Spain rose to a prominent position among the countries of the European Union with a more effective road policy, and therefore, the number of people killed in traffic accidents decreased faster, and this is all. due to the increase and commitment of legislative bodies, the implementation of educational and road safety policies, the awareness of authorities and society, and the importance of the sanctioning system, companies and public and private persons and media, incl. . In addition, we see the commitment of the Spanish state, which has tried to develop positively, making significant progress compared to other countries such as Colombia. Therefore, this thesis shows us the importance of the position of companies in this matter, the importance of awareness, popular citizenship and communication. (Rabal, 2015) In the thesis, we found out why Spain rose to a prominent position among the countries of the European Union with a more effective road policy, and therefore, the number of people killed in traffic accidents decreased faster, and this is all. due to the increase and commitment of legislative bodies, the implementation of educational and road safety policies, the awareness of authorities and society, and the importance of the sanctioning system, companies and public and private persons and media, incl. . In addition, we see the commitment of the Spanish state, which has tried to

develop positively, making significant progress compared to other countries such as Colombia. Therefore, this thesis shows us the importance of the position of companies in this matter, the importance of awareness, popular citizenship and communication. (Rabal, 2015)

Vladimir Hernández Hernández (2010), *Evaluation and Strategic Management for Road Safety: Ciudad Juárez, México, 2008-2010*.

The purpose of this study is to evaluate the elements that allow the implementation of the traffic safety policy promoted by the National Accident Prevention Center (Cenapra) of the Ministry of Health at the local level (Ciudad Juárez, Chihuahua). It also urges to see the need to transform approaches, policies, promote road safety and reduce accidents, the importance of the role of health ministers and road safety ministries in various countries in restructuring road legislation, and continuous training and evaluation. drivers Among its recommendations, it is important to make drivers aware of the existing risks, the importance of life and their transportation, and they also mention Ramos and Aguilar (2009: 5), who emphasize the importance of driving. strengthening municipalities from the development point of view means combining competitiveness and local well-being. (Hernández, 2010)

Un plan estratégico puede definirse como "una herramienta de planificación que, plasmada en un documento, contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas a adoptar por las distintas unidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia" (DANE, 2021). El objetivo del PESV es aumentar la sensibilidad del personal de las organizaciones para apoyar el logro de las metas estatales de seguridad vial y cumplir con los deberes de los empleados de acuerdo con las leyes de tránsito establecidas. "Cabe señalar que no es importante que los empleados comprendan que las leyes de tránsito son importantes, sino que comprendan a qué riesgos de tránsito están expuestos en actividades de autocuidado en las que se pueden influir las funciones de autocuidado" (Muñoz, 2020, pág. 22)

El plan estratégico de seguridad vial -PESV- tiene como objetivo definir los objetivos y medidas que se deben implementar para alcanzar los objetivos de prevención de accidentes de tránsito, para facilitar la gestión de la organización mediante la definición de áreas, responsables y evaluación. y mecanismos de seguimiento basados en el cumplimiento de medidas definidas (Movilidad, Bogota.gov.co, 2019)

La secretaría de medio ambiente de la región, consciente de la implementación de la legislación vigente y del deber de apoyar el logro de las metas de seguridad vial del estado, inicia la elaboración e implementación de un plan estratégico de seguridad vial en la comunidad, tomando en cuenta las instrucciones y los lineamientos enmarcados y definidos por la Resolución N° 1565 de 2014. (Secretaría de Medio Ambiente, 2016)

La OMS (Organización Mundial de la Salud) ha reconocido los accidentes de tráfico como un desafío de salud pública a nivel mundial; Con el apoyo de la Asamblea General de la ONU se

lanza una iniciativa global definida como el “Plan Global para la Década de Acción para la Seguridad Vial Colombia se sumó al plan global para la Década de la Seguridad vial 2011 - 2020; Por ello, el gobierno ha identificado la seguridad vial como una prioridad y la política nacional definida en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV 2020-2022). Ley 1503 de 2011 ART. 1. Objeto. "determina lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y actividades estatales y comunitarias para fomentar el desarrollo de hábitos, conductas y comportamientos de las personas en la vía y así el desarrollo de criterios independientes, alentadores y bien pensados para la toma de decisiones sobre accidentes circulación o uso de la vía pública”; De igual forma, la Ley 1503/2011 artículo 2 del deber de diseñar, implementar y adecuar un plan estratégico de seguridad vial a las características de cada organización, comunidad o empresa pública y privada del país.

La secretaría de medio ambiente de la región, consciente de la implementación de la legislación vigente y del deber de apoyar el logro de las metas de seguridad vial del estado, inicia la elaboración e implementación de un plan estratégico de seguridad vial en la comunidad, tomando en cuenta las instrucciones y los lineamientos enmarcados y definidos en la Resolución N° 1565 de El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría Regional de Medio Ambiente incluye actividades y procedimientos encaminados a prevenir, controlar y reducir el riesgo de muerte o lesiones de sus integrantes, contratistas, personas que tienen relación directa o indirecta con ella y personas que participan en las instalaciones. por la unidad, moviéndose con o sin motor. (Secretaría Regional de Medio Ambiente, 2016)

Marco conceptual

Accidente de tránsito: Generalmente un incidente no intencionado causado por al menos un vehículo en movimiento, que causa daños a las personas y bienes involucrados, y que además afecta el normal movimiento de los vehículos en una vía o zona. el efecto del evento.

ARL: La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una unidad de seguros de vida cuya función es conectar a los trabajadores con el sistema total de riesgos laborales y prevenir, proteger y tratar a los trabajadores contra todos los eventos de riesgo que puedan ocurrir en el ambiente.

Conductor: persona que está autorizada para conducir un vehículo y ha recibido formación técnica y teórica.

Estrategia: Contiene los lineamientos y acciones más importantes para alcanzar las metas del plan. Un conjunto de reglas en un proceso ajustable que garantiza una decisión óptima en todo momento.

HSEQ: Es un sistema de gestión a través del cual se asegura la calidad de los procesos de la organización, que promueve y mejora la salud del personal, asegura el trabajo sin riesgo de lesiones para ellos o para otros, promueve la protección del medio ambiente. asegurar la calidad de los procesos.

Plan de acción: Corresponde a un documento que contiene un conjunto de actividades específicas, los recursos y plazos necesarios para alcanzar los objetivos del proyecto, así como instrucciones para la implementación, seguimiento y evaluación de las actividades.

Plan Estratégico de Seguridad Vial: Es una herramienta de planificación 30

registrada oficialmente en un documento que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas a adoptar por las distintas entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado que existen en Colombia con el objetivo de lograr la Seguridad Vial como naturaleza humana y con ello de sus empresas.

Seguridad vial: conjunto de actividades, mecanismos, estrategias y medidas encaminadas a prevenir accidentes de tránsito o cancelar o reducir su impacto con el fin de proteger la vida de los usuarios de la vía.

Vehículo: Cualquier dispositivo montado sobre ruedas capaz de transportar personas, animales o mercancías de un lugar a otro por la vía pública o privada. Es una colección de fuentes que sustentan la investigación, que incluye los antecedentes de la investigación, el marco teórico, el marco de referencia geográfico, el marco legal y conceptual.

Marco legal

Para la implementación del proyecto es importante considerar la normativa de Colombia, para ello se considera la normativa básica que sustenta el plan estratégico de seguridad vial, la cual consta de las siguientes leyes y decretos:

Leyes y normas

Ley o Norma	Descripción
Ley 105 de 1993	Dicta normas básicas para el transporte, redistribuye poderes y recursos entre unidades nacionales y regionales, regula la planificación del sector transporte y dicta otras normas.
Ley 336 de 1996	Ratifica el Código Nacional de Tránsito
Ley 769 de 2002	Se expide la Ley de Transporte Terrestre Nacional y se dictan otras normas.
Ley 1239 DE 2008	Modifica los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2 de agosto de 2002 y dicta otras disposiciones
Ley 1503 de 2011	Promueve la formación de hábitos, comportamientos y conducción segura en la vía.
Ley 1696 de 2013	Establece normas penales y administrativas para la sanción de la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas.
Ley 1702 de 2013	Creación de la Autoridad de Seguridad Vial y el establecimiento de otras normas.
Ley 1811 de 2016	Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito
Ley 1843 de 2017	Que regula la instalación y activación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios técnicos para la detección de infracciones y el establecimiento de otras normas.
Ley 2050 de 2020	Que modifica la Ley 1503 de 2011 y modifica disposiciones relativas a la seguridad vial y el tránsito
Decreto 1252 de 2021	Que modifica el Libro 2, Parte 3, Sección 2, Cláusula 2.3.2.1 y reemplaza la Ordenanza N°. 107 de 2015, 207 Parte 2, Sección 2, Sección 2, Sección 3, Ainoa. El código de transportes en relación con los planes estratégicos de seguridad vial
Decreto Ley 2106 de 2019	Por el que se Establecen Normas para Simplificar, Eliminar y Reformar Documentos, Procesos y Procedimientos Innecesarios de la Administración Pública
Decreto 1072 de 2015	Que expide un reglamento único en materia de ámbito laboral
Decreto 1079 de 2015	Por el que se expide un decreto reglamentario uniforme en el sector transporte
Resolución 1565 de 2014	Que proporciona una guía metodológica para la elaboración de un plan estratégico de seguridad vial
Resolución 3027 de 2010	Que actualiza la codificación de infracciones de tránsito según lo dispuesto en la Ley 1383 de 2010, aprueba el manual de infracciones y establece otras normas.
Resolución 7245 de 2020	que deroga la Resolución 1231 de 2016 y aprueba el Manual de Evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial
Resolución 1885 de 2015	Manual señalización vial

Ministerio de transporte. (s.f.). Leyes y decretos. Obtenido de Ministerio de transporte:

<https://www.mintransporte.gov.co/documentos/17/leyes/>

El proyecto “Modelo estratégico de seguridad vial para la empresa Agremiación de Transportadores de Samacá para el periodo 2023-2025” consta de 3 etapas en su desarrollo, donde cada etapa forma parte de un estudio descriptivo.

Información para el desarrollo de proyectos, tales como:

- Primario: Diagnosticar el estado actual de la empresa ATS
- Secundaria: Preparar los documentos necesarios para el plan estratégico de seguridad vial.
- Terciaria: Se tomarán los materiales de estudio de especialización.

Tipo y Enfoques de Investigación

Como este estudio analiza diversos aspectos que afectan la seguridad vial, se basa en un estudio investigativo descriptivo, ya que el método elegido está determinado por la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011, exigencia legal reciente.

El estudio utiliza un método "mixto" que combina enfoques cuantitativos y cualitativos, porque ese método puede proporcionar resultados más confiables. Los datos recopilados en el estudio se recopilan a través de diversos medios y luego se tabulan según su naturaleza cuantitativa y cualitativa y luego se presentan en forma de tablas y figuras. El análisis de riesgos y la evaluación de vulnerabilidad también se realizan en sus respectivas formas.

Fases y Actividades Metodológicas

Fase I. Diagnosticar el estado actual de la empresa ATS

Teniendo en cuenta los lineamientos para el desarrollo de un modelo vial estratégico establecidos por el artículo 10 del Decreto 2851 del 2013, en esta etapa se debe recolectar

recolectada debe ser recopilada, analizada y clasificado en riesgo a los que están expuestos. Las siguientes herramientas se utilizan para recopilar datos primarios:

Observación directa: Dispositivo que se puede utilizar para recopilar información para identificar ciertos riesgos asociados con las actividades de los empleados de la empresa durante un viaje.

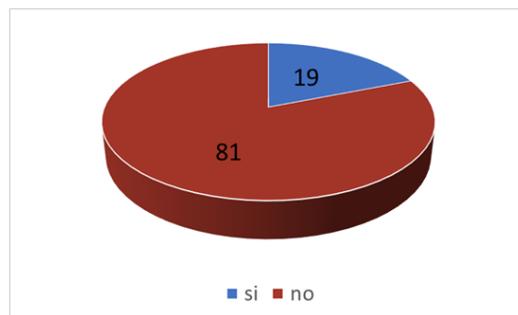
Encuestas: Los empleados de ATS S.A.S son encuestados para conocer sus condiciones sociodemográficas, los peligros de tránsito a los que están expuestos en el desarrollo de su trabajo o en sus desplazamientos y otros aspectos para evaluar el nivel de riesgo.

Los datos se recopilan y tabulan cuantitativa y cualitativamente, proyectados con tablas e imágenes. El desarrollo del proyecto se presenta de forma sistemática utilizando herramientas ofimáticas como Microsoft Excel y Microsoft Word para documentarlo.

A continuación, se presentan los resultados de las preguntas sobre seguridad vial realizadas a los empleados de la empresa ATS S.A.S (ver anexo 1)

Figura 1.

Accidentes viales



Fuente: Elaboración propia

Sólo el 19% del total de empleados de ATS S.A.S reportaron haber estado

involucrados en accidentes de tránsito donde sufrieron colisiones, algunos sin lesiones y otros sin (rasguños y fracturas de huesos).

Tabla 2.

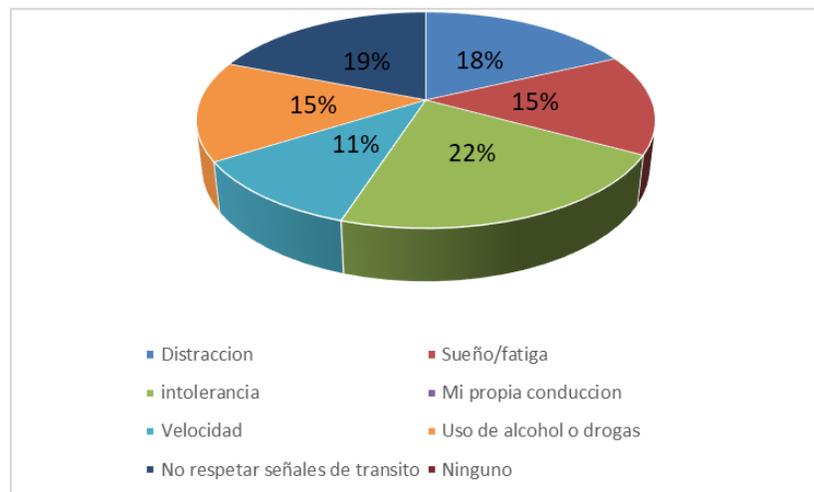
Accidentes viales

Tipo de Accidente de Tránsito	Número de trabajadores
Colisiones sin lesiones personales	5
Colisiones con raspaduras y fracturas	1

Fuente: Elaboración propia

Figura 2.

Factores humanos



Fuente: Elaboración propia

El factor humano con mayor probabilidad de ocurrencia es la intolerancia de los

35

usuarios de la vía con un 22% y el valor menos representativo pero importante es la velocidad con un 11%, debido a que muchos accidentes de tránsito suelen ocurrir por exceso de velocidad y esto es importante a la hora de concientizar entre los conductores de la empresa.

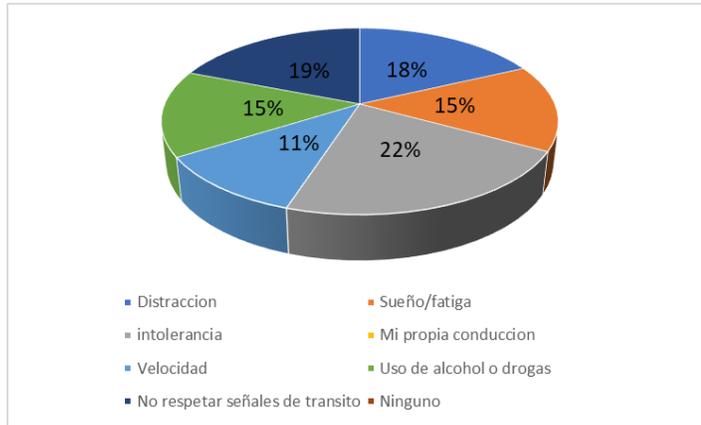
Tabla 3.

Factores humanos

Factores humanos	Número de Trabajadores
Distracción	5
Sueño/ fatiga	4
Intolerancia	6
Mi propia conducción	2
Velocidad	3
Uso de alcohol y drogas	4
No respetar señales de tránsito	5
Ninguno	1

Fuente: Elaboración propia

Factores en la vía y entorno



Fuente: Elaboración propia

Se destaca que el factor más representativo en la vía y medio ambiente es el mal estado de las vías de la ciudad en un 67% y a su vez en un 26% la falta de señales de tránsito, factores comunes que pueden provocar un accidente o una situación de peligro cuando viaja por carretera, ya sea un viaje de trabajo o un viaje de casa al trabajo.

Tabla 4.

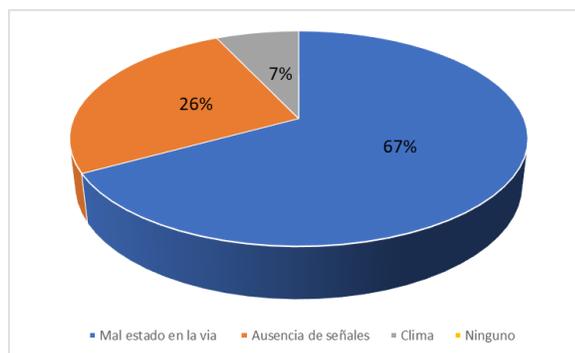
Factores en la vía y entorno

Factores en la vía y entorno	Número de Trabajadores
Mal estado en la vía	20
Ausencia de señales de transito	7
Clima	2
Ninguno	1

Fuente: Elaboración propia

Figura 4.

Factores de los vehículos

**Fuente:** Elaboración propia

Según los empleados, el 44% de los vehículos presentados se encuentran en mal estado y el 30% por mantenimiento insuficiente. Razones que motivan el riesgo.

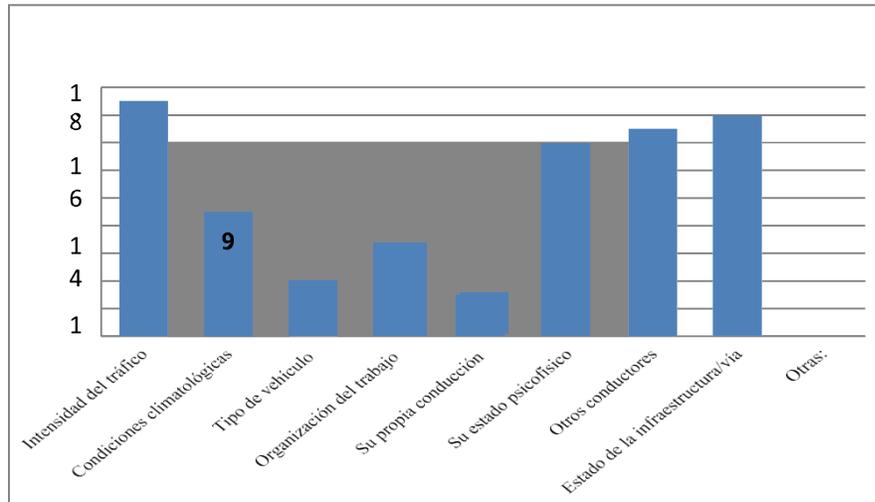
Tabla 5.

Factores de los vehículos

Factores de los vehículos	Número de Trabajadores
Mal estado	13
Falta de mantenimiento	9
Deficiencia sistema de seguridad	3
Ninguno	5

Fuente: Elaboración propia

Posibles causas de Riesgos Viales



Fuente: Elaboración propia

Los riesgos que se consideran importantes para viajar incluyen principalmente la intensidad del tráfico, seguido de las condiciones de la infraestructura/carretera; A eso se suma la imprudencia de otros conductores y su condición psicofísica.

Posibles causas de Riesgos Viales

Riesgos viales	Número de Trabajadores
Intensidad de tráfico	6
Condiciones climatológicas	3
Tipo de vehículo	2
Organización del trabajo	3
Propia conducción	1
Estado psicofísico	5
Otros conductores	5
Estado de la infraestructura/vía	5

Fuente: Elaboración propia

Diagnóstico general de seguridad vial Samacá-ATS 595 de 2022

Para diagnosticar los riesgos viales, ATS S.A.S realizó una encuesta basada en los parámetros establecidos en la Resolución 595 de 2022, presentada al gerente de la empresa para su autorización y aplicada a 30 conductores durante su jornada de descanso, explique el propósito de su implementación y trate de interrumpir su trabajo lo menos posible. Se consideraron las condiciones de seguridad vial y se buscó su implementación individual.

Diagnóstico de riesgos viales

ELEMENTO	CUMPLE	NO CUMPLE
Comité de seguridad	28,50%	71,40%
Implementación del PESV	100%	0%
Seguimiento y evaluación del PESV	50%	50%
Acciones para el desarrollo del PESV en el comportamiento humano	75%	25%
Acciones para el desarrollo del PESV en vehículos seguros	0%	100%
Acciones para el desarrollo del PESV en atención a víctimas	0%	100%

Fuente: Elaboración propia

Tabla 8.

Diagnostico general

ELEMENTO	CUMPLE	NO CUMPLE	OBSERVACION
COMITE DE SEGURIDAD VIAL			
¿Se ha formado y definido un grupo de trabajo o comité de seguridad vial?		X	La empresa no cuenta con un comité de seguridad vial
¿Este comité analiza los resultados del diagnóstico inicial?		X	No, porque no tiene comité
¿Esta comite identifica los factores de riesgo y crea un plan de acción personal para cada uno?		X	
¿Se presentan, discuten y deciden programas académicos con diversos actores?		X	
¿Está considerando implementar una norma de seguridad que garantice la integridad y el bienestar y minimice el riesgo de accidentes de tránsito?	X		Si esto se tiene en cuenta y por tanto se esta desarrollando este modelo estratégico para la seguridad vial
¿Se evalúan los requisitos y oferta disponible frente a proveedores y procesos de diagnóstico vehicular, mantenimiento preventivo y talleres de mantenimiento correctivo?	X		Si está calificando con el departamento de mantenimiento
¿Se deben acordar días, horarios y lugares de capacitación con los conductores, sus grupos de trabajo y otros actores de la empresa, comunidad u organización?		X	Este modelo estratégico apoya la educación
IMPLEMENTACION DEL PESV			
Se comunica a la organización los lineamientos y acciones definidas a implementar dentro del PESV?	X		Se les comunico a los conductores lo que se quiere con la implementación del PESV
¿El empleador designa el tiempo y los recursos necesarios para el funcionamiento del comité de seguridad vial?	X		El gerente tiene toda la disponibilidad para implementar el PESV en la empresa ATS SAS
SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PESV			
¿Está toda la documentación de PESV documentada y actualizada?		X	Con la introducción de PESV, se actualiza toda la documentación necesaria
¿Se realizan auditorías internas y externas en PESV?	X		Se iniciaron inspecciones desde el inicio de este proyecto para alcanzar todos los parámetros marcados por la ley.
¿Existe un documento único sobre PESV que cubra todos los aspectos como el diseño, desarrollo e implementación?		X	Este documento no está disponible porque la implementación de este proyecto está iniciando
En caso afirmativo, ¿el proceso de participación de los empleados y representantes sindicales es flexible, dinámico y eficaz?	x		En este caso los conductores tienen una participación 100% activa, porque reciben cuestionarios y se les explica el significado de PESV.

ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORTAMIENTO HUMANO			
¿La empresa ha creado un perfil del directivo (propio o de terceros) que defina las competencias necesarias para garantizar la idoneidad para el puesto?	X		La empresa actualizó el HV de cada conductor.
¿Tiene la empresa un procedimiento de selección escrito que incluya exámenes médicos?	X		Si la empresa cuenta con un listado de requisitos
¿La empresa cuenta con un procedimiento de selección escrito que incluya exámenes teóricos?	X		Sí, la empresa cuenta con formularios de entrevista y orientación con las evaluaciones correspondientes.
¿La empresa ha desarrollado, documentado y publicado una política de control de alcohol y drogas y la monitorea en la forma establecida en ella?	X		Sí, también se le informará sobre esta práctica durante la orientación.
¿La empresa ha desarrollado, documentado y publicado una política de cinturones de seguridad y la sigue de acuerdo con sus disposiciones?	X		Sí, conocen esta regla durante la orientación.
¿La empresa ha desarrollado, documentado y publicado una política sobre la negativa a utilizar dispositivos móviles mientras se conduce y cumple con el procedimiento establecido en la misma?		X	Con la implementación de PEVS, puede obtener información sobre este tema.a
¿La empresa ha definido y documentado los equipos de protección personal necesarios para los conductores y sus acompañantes?	X		Sí, los formatos correspondientes están disponibles
¿La organización monitorea el cumplimiento de los procedimientos y estándares establecidos en el PESV?		X	No se realiza el seguimiento porque PEVS se está implementando actualmente
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHICULOS SEGUROS			
¿La empresa ha creado y monitoreado mantenimiento preventivo para sus vehículos?		X	
¿Tiene la empresa un plan de mantenimiento documentado?		X	No, por eso se creó el modelo PEVS
¿Tiene la empresa protocolos de inspección diaria que revisen las características clave de seguridad activa y pasiva?		X	
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCION A			
VICTIMAS			
¿Existe un protocolo de respuesta a incidentes?		X	No, por eso se creó el modelo PEVS
¿La empresa investiga los accidentes y accidentes de tráfico?		X	
¿Se difunden las experiencias obtenidas de los eventos?		X	

Fuente: Elaboración propia

Luego de encuestar a todos los trabajadores de la empresa y diagnosticar los riesgos de tránsito de los vehículos y empleados de ATS S.A.S., es necesario clasificar y caracterizar los riesgos potenciales según los factores que influyen en el medio ambiente, los vehículos y el comportamiento humano. Para ello, debieron clasificarse según el ejemplo aprobado en la Resolución 595 de 2022 según riesgos convencionales y riesgos ambientales, posibles riesgos surgidos de la última pregunta de la encuesta. Las observaciones realizadas en diferentes canales se pueden clasificar según la naturaleza del trabajo de cada persona y el nivel de riesgo según la siguiente tabla:

Tabla 9.

Clasificación de los Riesgos Viales en ATS S.A.S

Perturbaciones	Volumen del tráfico
Condición psicofísica (fatiga, estrés, sueño)	Estado de la infraestructura/carretera
Indiferencia de otros conductores	Falta de señales
Velocidad	Condiciones climáticas
Intolerancia	Sistema de seguridad por falta de tolerancia (reductores, muros de contención, etc.)
No respeto de las señales de tráfico.	
Consumo de alcohol y drogas	
Desconocimiento de las normas de tráfico.	

Fuente: Elaboración propia

Con los datos ya clasificados se crea una matriz de riesgos de seguridad vial que asigna un nivel de riesgo a cada variable, ya sea alto, medio o bajo, lo que permite clasificar los riesgos a los que están expuestos los trabajadores cuando pasan de un lugar a otro, de casa al trabajo o cuando complete la misión, la matriz mostrará:

Tabla 10.

Evaluación del riesgo

Perturbaciones	Volumen del tráfico
Condición psicofísica (fatiga, estrés, sueño)	Estado de la infraestructura/carretera
Indiferencia de otros conductores	Falta de señales
Velocidad	Condiciones climáticas
Intolerancia	Sistema de seguridad por falta de tolerancia (reductores, muros de contención, etc.)
No respeto de las señales de tráfico.	
Consumo de alcohol y drogas	
Desconocimiento de las normas de tráfico.	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 11.

Riesgos por hábitos

GRUPO DE TRABAJO	NOMBRE DEL CARGO	ROL EN LA VÍA	RIESGOS POR HABITOS O POR	NIVEL DE RIESGO
OPERATIVO	CONDUCTOR	Uso del teléfono móvil		ALTO
		Uso del cinturón de seguridad		ALTO
		Conductor	Se distrae	MEDIO
		Peatones		MEDIO
		Estado de la carretera		ALTO
		Errores mecánicos		BAJO
		Señalización		ALTO
		Estrés		MEDIO
		Uso de celular		ALTO

ADMINISTRATIVO	ADMINISTRADORA	Peatón	Distracciones	MEDIO
		Señalización		ALTO
		Conductores automotores, motos, bicicletas		MEDIO
		Estrés		MEDIO
		Uso de celular		ALTO
		Peatón	Distracciones	MEDIO
	ASIST.ADMINISTRAC.	Señalización		ALTO
		Conductores automotores, motos, bicicletas		MEDIO
		Estrés		BAJO
		Uso de celular		ALTO
		Uso del cinturón de seguridad		ALTO
		DIRECTIVO	GERENTE	Conductor
Peatones				MEDIO
Estado de la vía				ALTO
Fallas mecánicas				BAJO
Señalización				ALTO
Estrés				MEDIO
Uso de celular				ALTO
Uso del cinturón de seguridad				ALTO
SUB-GERENTE	Conductor		Distracciones	MEDIO
	Peatones		MEDIO	
	Estado de la vía		ALTO	
	Fallas mecánicas		BAJO	
	Señalización		ALTO	
	Estrés			MEDIO

Fuente: Elaboración propia

El uso del teléfono móvil, el uso del cinturón de seguridad, las condiciones de la carretera y la señalización se identificaron como riesgos ALTOS para los conductores.

Para la administración, ALTO riesgo significa el uso de teléfonos móviles y alarmas.

Para la dirección, existe ALTO riesgo en el uso del celular cinturón de seguridad, condiciones de la carretera y señales.

Tratamiento de riesgos

Factor del Riesgo	Indicador del Factor	Mejores Prácticas	Acciones Recomendadas
CARGA FÍSICA	Carga Dinámica por esfuerzos	Las cargas que manipule el empleado deberán ser inferiores a 23 kg (para hombres) y 10,5 (para mujeres) y colocadas en la cintura; Las cargas que se mueven con frecuencia deben almacenarse a una altura que permita un fácil manejo, es decir a la altura de la cintura del trabajador. Sólo se mantienen al nivel del suelo las cargas que se pueden manipular con ayudas mecánicas. En los casos en que sea necesario levantar una carga del suelo, se definen, documentan y publican normas para levantar y mover pesos. Rompa el contacto con el uso de la carga por un período de tiempo cambiando de personal o cambiando de tareas durante la jornada laboral. La forma y el volumen de las cargas deben permitir una fácil manipulación.	Realizar inspecciones de acceso e inspecciones periódicas de salud ocupacional para monitorear los efectos en la salud de la exposición al riesgo. Formar al personal en higiene postural.
	Carga dinámica por movimientos repetitivos	Interrumpir por periodos de tiempo la exposición a los trabajadores en esta posición, mediante la rotación de personal o rotación de tareas durante la jornada laboral.	Implementar un programa de acondicionamiento físico a trabajadores para que respondan a las exigencias del cargo. Implementar un programa de pausas activas. Capacitar al personal en higiene postural.
	Carga estática sentado	Interrumpir durante un tiempo el trabajo en esta posición mediante rotación de trabajadores o trabajo por turnos durante la jornada laboral, permitiendo alternar sentado y de pie. El trabajador debe tener acceso a todas sus herramientas de trabajo sin forzar sus manos ni torcer su cuerpo innecesariamente. La posición correcta es aquella en la que la persona se sienta directamente delante o cerca del trabajo que se está realizando. Realizar controles continuos de seguridad para garantizar que las sillas y puestos de trabajo no causen perturbaciones o condiciones inseguras para los procesos y las personas involucradas en el trabajo.	Formar al personal en higiene postural
LOCATIVO	Pisos. Plataformas. Techos. Paredes, muros, divisiones. Estructura (vigas, Columnas, etc.). Ventanas, claraboyas. Puertas.	Los edificios de lugares de trabajo permanentes o temporales, sus instalaciones, vías de acceso, servicios higiénico-sanitarios y otras dependencias deberán construirse y mantenerse de forma que se garantice la seguridad y salud de los empleados y del público.	Marcar y delimitar áreas de circulación y espacios de posición. Realizar inspecciones periódicas generales y especiales de las instalaciones físicas.
	Rampas, Escalas, escaleras. Pasamanos, barandas. Deficiencias Orden y aseo	Mantener su orden y aseo.	Realizar controles en los lugares donde los directivos de la empresa se desplazan en In-Itineres a pie, en bicicleta o en coche y durante viajes de negocios. Capacitar al personal para los riesgos.

MECÁNICO	Manejo de máquinas y herramientas manuales	Diseñar e implementar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de maquinaria, equipos, herramientas, superficies y estructuras metálicas. Estandarizar, documentar y difundir procedimientos para la operación y almacenamiento seguro de herramientas manuales. Estandarizar el porte y transporte seguro de las herramientas manuales del trabajador cuando se requieran accesorios como portaherramientas.	Disponer los equipos de protección personal de los trabajadores según la tarea a realizar, como guantes, casco, indumentaria protectora, indumentaria, gafas y calzado de seguridad. Capacitar al personal sobre los riesgos.
FÍSICO	Disconfort térmico por calor	Si es posible, aisle la fuente del frío. Ajuste los acondicionadores de aire de manera que proporcionen condiciones cómodas para la mayoría de las personas expuestas.	En caso de molestias, llevar ropa abrigada. Capacitar al personal para los riesgos.o.
	Disconfort térmico por frío	Si es posible, aisle la fuente del frío. Ajuste los acondicionadores de aire de manera que proporcionen condiciones cómodas para la mayoría de las personas expuestas.	En caso de molestias, llevar ropa abrigada. Capacitar a los empleados para los riesgos.
	Ruido	Realizar evaluaciones de los niveles de presión sonora en ambientes y lugares de trabajo. Diseñar e implementar un programa de salud para la exposición a riesgos. Mantenimiento preventivo y correctivo de equipos, máquinas y herramientas. Realizar inspecciones de acceso e inspecciones periódicas de salud ocupacional para monitorear los efectos en la salud de la exposición al riesgo.	Capacitar al empleado en riesgo.
PÚBLICO	Situación de atraco, robo u otras situaciones de violencia	Estandarizar, documentar y difundir protocolos y procedimientos públicos de gestión de riesgos (acciones antes, durante y después de un evento).	Capacitar al empleado en riesgo.
TRANSITO	Transporte de mercancías	Realizar mantenimiento preventivo y correctivo en todos los vehículos para asegurar el correcto estado mecánico. Crear normas de tránsito para vehículos en las que se limite la velocidad según el área transportada dentro y fuera del territorio de la empresa. Certifica a los conductores en conocimientos de normas de tránsito, mecánica, primeros auxilios y técnicas de conducción defensiva.	Capacitar al empleado en riesgo. Solicite a ARL capacitación en seguridad vial, incluida peatones, peatones, ciclistas y conductores. Publicar políticas de regulación de velocidad tanto en rutas urbanas como rurales.
PSICOSOCIAL	Factores intralaborales, extralaborales, individuales	Organiza formaciones, debates sobre cuestiones de gestión del estrés y gestión de situaciones laborales que pueden impedir un trabajo normal y seguro tanto durante como fuera de la jornada laboral.	Realiza pruebas psicológicas de admisión y periódicas a los empleados que evalúan su estado emocional, psicológico, social y familiar. Capacitar al personal para los riesgos.
NATURALES	Derrumbe, deslizamientos	Realizar inspecciones periódicas de seguridad en áreas críticas donde ocurren deslizamientos de tierra con frecuencia debido a la inestabilidad del terreno.	Capacitar al personal sobre el riesgo.
	Precipitaciones, tormentas	Diseñar e implementar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de maquinaria, equipos, herramientas, superficies y estructuras metálicas. Siga las reglas de velocidad y cinturón de seguridad.	Inspeccione los camiones diariamente antes de la salida. En caso de lluvia intensa, mantenga el control de la velocidad, mantenga una distancia adecuada y evite distracciones. Capacitar al personal para los riesgos.
	Sismos, Terremotos	Proporcionar capacitación sobre cómo afrontar un terremoto o temblor mientras se conduce. Implantar todas las políticas del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Capacitar al empleado en riesgo. Solicite a ARL capacitación en seguridad vial que incluya temas relacionados con primeros auxilios y equipos de ambulancia.

Fuente: Elaboración propia

Fase II. Preparar los documentos necesarios para el plan estratégico de seguridad vial.

48

Para elaborar la documentación necesaria, nos basamos en la Resolución 595 de 2022, que proporciona la guía metodológica para la elaboración de un plan estratégico.

1. Relación de documentos y registros que garantizan el funcionamiento y seguimiento del plan de seguridad vial.

Se formará un grupo de trabajo del comité de seguridad vial

Un grupo de trabajo designado por la alta dirección participa formalmente mediante la creación de un comité de seguridad vial, un mecanismo de coordinación entre todas las partes relevantes, para proponer, planificar, implementar y medir acciones para sensibilizar a los empleados y lograr objetivos. Participar en el logro de las metas de seguridad vial en la vida diaria de la empresa y sus integrantes.

La conformación de un comité de seguridad vial o comité de planificación estratégica de seguridad vial, el cual sería responsable de la planificación, definición, planificación, gestión, etc. de todos los aspectos necesarios para la implementación del PESV según la Ley N° 1503 de 2011. y el Decreto No. 2851, 2013.

Es un escenario estratégico para planificar e implementar la participación en las diferentes fases del programa.

- Analizar los resultados obtenidos durante el diagnóstico inicial y desarrollar un plan de acción que permita potenciar los aspectos positivos identificados, reducir riesgos y planificar medidas que garanticen un cambio de actitud de las distintas partes implicadas en el negocio.
- Identificar los factores de riesgo y crear un plan de acción individual para cada factor de riesgo.
- Proponer, discutir y perfeccionar un plan académico con cada participante.
- Considerar implementar estándares de seguridad que garanticen la integridad y el bienestar y minimicen el riesgo de accidentes de tránsito.
- Evaluar procesos de diagnóstico de vehículos, necesidades de mantenimiento preventivo y correctivo y cotizaciones disponibles con proveedores y talleres de reparación.
- Planificar la fecha, hora y lugar de la capacitación junto con el gerente, su equipo y otros participantes de la empresa, comunidad u organización.
- Identificación de medidas de control o inspecciones viales importantes.
- Introducción de las actividades y medidas de apoyo implementadas durante el año.
- Hacer un cronograma de diversas actividades y seguirlas.
- Elaborar periódicamente informes para ayuntamientos, ministerios de transporte, agencias de transporte u otras partes interesadas sobre actividades y planes aprobados e implementados, que analicen los efectos, beneficio y participación en

la formación de hábitos, beneficios para la seguridad y el comportamiento vial del país.

- Este comité es responsable de definir la visión, objetivos y alcance del plan de seguridad vial de la empresa de acuerdo con los estándares mínimos establecidos por cada organización.

Funciones de gerencia

- Liderar el proceso de desarrollo e implementación del plan estratégico de seguridad vial.
- Involucrar a representantes de todos los niveles de la empresa y participar en el desarrollo y difusión de los objetivos de seguridad vial.
- Definir los roles y funciones de cada miembro de la empresa para alcanzar las metas marcadas en el plan estratégico de seguridad vial.
- Participar en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implementación de diversas medidas razonables.
- Garantiza el tiempo necesario para las reuniones del grupo de trabajo.
- Tomar decisiones adecuadas para implementar las medidas planificadas.
- Asegurar que la dotación de personal de cada región cumpla con lo establecido en el plan estratégico de seguridad vial y documentos relacionados.

Acta de Conformación del Comité de Seguridad Vial

En Samacá, a _____ de 2023, en el predio de AGREMIACIÓN DE TRANSPORTORES DE SAMACÁ, se reunieron los integrantes del Comité de Seguridad Vial según Resolución 595 de 2022.

Es necesario que el contenido sea autenticado mediante la firma de un representante legal de la entidad.

Tabla 13.

Comité de seguridad vial

CARGO	FUNCION
Gerente General	Líder del PESV
Subgerente General	Suplente PESV
Director de Seguridad y Salud en el Trabajo	Responsable del PESV
Director de Operaciones	Subdirector SST
Conductor	Vocero
Conductor	Vocero

Fuente: Elaboración propia



**ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD
VIAL**

En Samacá, a los 10 días del mes de enero del 2023, se reunió el grupo de personas designadas por **AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA SAS** para conformar el Comité de Seguridad Vial. La reunión tuvo lugar en la oficina principal a las 10 am.

Objetivo:

El objetivo de esta reunión fue establecer y conformar el Comité de Seguridad Vial de **AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA SAS** con el propósito de promover la seguridad en nuestras operaciones viales y reducir los riesgos relacionados con el tránsito.

Designación de Miembros:

Los miembros del comité fueron designados de la siguiente manera:

CARGO	NOMBRE
Presidente:	Edwin Galindo
Vicepresidente:	Lucila Matamoros
Secretario:	Eimy Castillo
Vocero:	Juan Carlos Rodríguez

Roles y Responsabilidades:

Se acordaron las siguientes responsabilidades para cada miembro del comité:



**ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD
VIAL**

CARGO	NOMBRE
Presidente:	Lidera y supervisa todas las actividades del comité. Sus funciones incluyen la planificación de reuniones, la asignación de tareas, la coordinación de esfuerzos y la presentación de informes a la alta dirección sobre el progreso de las iniciativas de seguridad vial.
Vicepresidente:	Apoyo clave para el presidente y el comité en general, asegurando que se cumplan las responsabilidades del comité y que se promueva la seguridad vial de manera efectiva en la organización o comunidad.
Secretario:	Papel crucial en la gestión eficiente de las actividades y registros del comité, ayudando a mantener un flujo de información efectivo y asegurando que las decisiones y acciones se documenten y se realicen de manera adecuada.
Vocero:	El Vocero desempeña un papel fundamental en la promoción de la seguridad vial tanto dentro como fuera de la organización, ayudando a crear conciencia, mantener una comunicación efectiva y asegurarse de que se sigan las políticas y procedimientos relacionados con la seguridad en las carreteras.

Duración del Mandato:

Se establece que el mandato de los miembros del comité será de un año a partir de la fecha de esta reunión.

Frecuencia de Reuniones:

Las reuniones del comité se llevarán a cabo mensualmente en los primeros 5 días del mes] a las 10 am.

**ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD
VIAL****Procedimientos Operativos:**

Se acordaron los procedimientos para la realización de las reuniones, la toma de decisiones y la convocatoria de reuniones extraordinarias. Estos procedimientos se detallarán en un documento aparte que se proporcionará a todos los miembros del comité.

Aprobación:

Esta acta fue aprobada por unanimidad en la reunión de conformación del Comité de Seguridad Vial de AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA SAS y se firma como un registro oficial.

Firmas:

**EDWIN GALINDO
PRESIDENTE****LUCILA MATAMOROS
VISEPRESIDENTE****EIMY CASTILLO
SECRETARIO****JUAN CARLOS RODRIGUEZ
VOCERO**



POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL

La empresa **AGRMIAACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S** se compromete a realizar actividades para promover y prevenir accidentes de tránsito en la vía pública interna y externa, para lo cual es responsabilidad de todo el personal de la empresa participar en las actividades preventivas y controlar el programa y en su plan estratégico de seguridad vial desarrollado en el marco.

Los conductores, así como todos los funcionarios y contratistas de **AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S.**, deberán cumplir con las disposiciones establecidas en el Código Nacional de Transporte Terrestre de Colombia (Ley N° 769 de 2002) y aplicar las disposiciones contenidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial desarrollado por este último por motivos de seguridad. Los principios de calidad, protección de un medio ambiente sano y protección del espacio público sirven como marco.

Desarrollar una estrategia de concientización sobre el riesgo vial a todos los servidores públicos y contratistas a través de capacitaciones dirigidas a la prevención de accidentes viales y el respeto de las señales de tránsito vehicular para que las personas adopten conductas proactivas para conducir con seguridad en el tránsito vehicular, vehicular y peatonal, buscando actividades de mejora continua en el tránsito.

Se tomarán medidas para garantizar que todos los vehículos de la empresa en servicio reciban las tareas mínimas de mantenimiento preventivo recomendadas por el fabricante.



POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL

AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S considera la implementación de esta política como una estrategia de seguridad en sus operaciones, la cual está dirigida a los conductores de su propia flota, así mismo promoverá campañas de información y formación para hacer más seguro para todo el transporte, la conducción de vehículos y la prevención de accidentes en carretera.

Disposiciones:

Desarrollo de una estrategia de sensibilización de los funcionarios para que adopten conductas proactivas frente a la conducción defensiva mediante formación específica en prevención de accidentes de tráfico y cumplimiento de la señalización vial.

Los conductores deben conocer y obedecer la normativa vial y las normas técnicas y de seguridad vigentes a nivel local y nacional para evitar accidentes y accidentes viales.

El conductor deberá mantener la carga y el vehículo en óptimas condiciones.

Los conductores siempre deben usar el cinturón de seguridad cuando viajan en un vehículo y conducir teniendo en cuenta los principios de conducción defensiva.

Los conductores deberán mantener una relación cordial y discreta con todos los usuarios de la vía, autoridades y personal del área de carga y descarga.

Para evitar la fatiga, el conductor deberá respetar el tiempo de conducción permitido.

Los conductores no podrán transportar acompañantes, mercancías distintas a las del cliente ni transportar armas de ningún tipo salvo autorización del jefe inmediato.

Los conductores deberán bajar el volumen de la radio y abstenerse de hablar por el teléfono móvil para estar atentos a las señales sonoras ambientales y evitar distracciones.



POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL

Los conductores deberán portar Cédula de Ciudadanía, Licencia de Conducir, Guía de Despacho, SOAT, Examen Técnico Mecánico, Póliza de Responsabilidad Extracontractual y demás documentos reglamentarios.

Todos los vehículos deberán estar equipados con extintores, material vial y botiquín de primeros auxilios.

Los conductores deberán informar inmediatamente de cualquier accidente de tráfico que se produzca o se produzca en la vía.

Desarrollar un cronograma de inspecciones y mantenimiento preventivo y correctivo oportuno de los vehículos de trabajo de transporte para mantener estos vehículos en su máximo rendimiento y establecer controles para evitar accidentes que puedan resultar en daños personales o a la propiedad.

Toda persona que conduzca deberá seguir la política de control y prevención del consumo de alcohol, drogas y tabaquismo, por lo que está prohibido fumar, beber y consumir drogas.

Cualquier automovilista debe cumplir con una política que especifica el tiempo máximo de conducción y los descansos.

Todo automovilista deberá respetar la política de control de velocidad.

Todos los conductores deben respetar la política de uso del cinturón de seguridad.

Todo automovilista debe cumplir con la política que prohíbe el uso de dispositivos de comunicación móviles.

Todo automovilista debe seguir la política para seguir conduciendo de forma segura (Equipo de Protección Personal).



POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL

Los conductores deben utilizar, mantener y mantener equipos y componentes de protección personal durante las tareas requeridas y mientras conducen.

Se debe monitorear la carga en todo momento y se debe actuar de manera inmediata ante cualquier solicitud por parte de las autoridades viales.

El plan estratégico de seguridad vial, su dirección, actuaciones y mecanismos de medición, y la evolución de sus resultados y planes de mejora serán de interés para todos.

Los funcionarios o empleados de la empresa envían información a través de reuniones, capacitación y a través de líderes organizacionales.

EDWIN GALINDO

Representante legal

Fecha de elaboración: Fecha: 16-02-2023



POLÍTICA LIBRE DE ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

Reconociendo que el uso de sustancias psicoactivas, alcohol y/o tabaco puede afectar el desempeño, seguridad, eficiencia y productividad de los trabajadores, mientras permanezcan en las instalaciones de la empresa y/o en primera línea, están sujetos a las siguientes restricciones:

AGREMIACION DE TRANSPORTEADORES DE SAMACA S.A.S,

establece que:

- Los empleados no deberán poseer, distribuir, vender o consumir sustancias alcohólicas o bebidas estupefacientes y/o psicoactivas adictivas durante el horario laboral o en las instalaciones de la empresa.
- Está prohibido fumar en las instalaciones de la empresa, vehículos y aparcamientos, así como durante la carga, descarga y transporte.
- No trabajar bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas.
- Todo trabajador que tome algún medicamento que pueda afectar el desempeño seguro de sus funciones deberá notificarlo inmediatamente al Representante de Salud Ocupacional.
- Los empleados de la empresa no pueden trabajar bajo la influencia de sustancias controladas, es decir, intoxicación o sustancias controladas en el cuerpo, como prueba de orina, sangre o prueba de aliento/saliva que muestre cierto grado de resultados positivos.
- No trabajar bajo la influencia de alcohol, drogas y/o alucinógenos, sustancias debilitantes o adictivas.



POLÍTICA LIBRE DE ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

- Si existen motivos para sospechar abuso de alcohol y drogas, participación del trabajador o contratista en un accidente y se debe descartar toda sospecha, la empresa podrá realizar pruebas de alcohol y drogas directamente o a través de un tercero con respecto a su uso o abuso. (se considerará en relación con las actividades previstas en el artículo 41 del Decreto-Ley N° 1108 de 1994).

- El incumplimiento de esta política dará lugar a la cancelación del contrato o a la aplicación de medidas disciplinarias según lo establecido en el Reglamento Interno de Trabajo.

- Cualquier persona que crea tener un problema de alcohol o drogas deberá

comunicarlo a la empresa y buscar ayuda profesional para su tratamiento, evitando así que la situación se convierta en factor de accidente o enfermedad en el trabajo.

La empresa garantizará que:

- Realizar todas las inspecciones bajo condiciones sanitarias razonables y respetar la privacidad de los trabajadores.
- Asegúrese de que no se produzcan interferencias ni sustituciones de muestras.
- Cubrir todos los derechos de examen.

AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S.

cooperará con estos proyectos destinados a sensibilizar y realizar actividades de formación entre los trabajadores para ayudarles a adoptar hábitos saludables y



**POLÍTICA LIBRE DE ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS
PSICOACTIVAS**

comprender los daños que el consumo de alcohol, drogas y tabaco causan a la salud personal y al entorno. y/o campañas, promociones y actividades preventivas para el buen uso del tiempo libre.

EDWIN GALINDO
Representante legal
06-02-2023



POLÍTICA REGULADORA DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Para los conductores de la empresa de **Agremiación De Transportadores De Samacá**, con el fin de garantizar la seguridad vial, la salud de los conductores y el cumplimiento de las leyes y regulaciones vigentes.

Cumplimiento Legal:

La empresa de Agremiación De Transportadores De Samacá se compromete a cumplir con todas las regulaciones y leyes locales y nacionales relacionadas con las horas de conducción y descanso, incluyendo las establecidas por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente.

Horas de Conducción:

Los conductores de la empresa están autorizados a conducir un máximo de 8 horas continuas antes de tomar un período de descanso.

Períodos de Descanso:

Los conductores deben tomar un período de descanso mínimo de 30 minutos después de cada 4 horas de conducción continua.

Capacitación:

La empresa proporcionará capacitación a todos los conductores sobre las regulaciones de horas de conducción y descanso y promoverá la conciencia de la importancia de descansar adecuadamente para su seguridad y la de otros en la carretera.

Sanciones por Incumplimiento:



POLÍTICA REGULADORA DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El incumplimiento de esta política puede dar lugar a sanciones disciplinarias, que pueden incluir la suspensión o terminación del empleado, según la gravedad de la infracción.

Revisión de la Política:

Esta política será revisada y actualizada periódicamente para garantizar su eficacia y conformidad con las regulaciones vigentes.

La empresa de Agremiación De Transportadores De Samacá se compromete a garantizar que todos los conductores cumplan con esta política y a promover la seguridad vial y la salud de sus empleados. Esta política servirá como guía para mantener la seguridad en la carretera y el cumplimiento de las regulaciones de horas de conducción y descanso.

EDWIN GALINDO

Representante legal

20-02-2023



**POLÍTICA DE REGULACIÓN DE VELOCIDAD
AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA SAS**

Según el Código de Carreteras de Columbia, el límite de velocidad es:

CAPÍTULO XI - LÍMITES DE VELOCIDAD SECCIÓN

Artículo 106°. Límites de velocidad en zonas públicas urbanas. En las vías urbanas, la velocidad máxima es de sesenta (60) kilómetros por hora, salvo que la autoridad competente indique mediante señal una velocidad distinta.

Artículo 107. Límites de velocidad en el ámbito rural. La velocidad máxima autorizada en las zonas rurales será de ochenta (80) kilómetros por hora. En las carreteras y arterias donde los códigos y condiciones de diseño lo permitan, las autoridades podrán, mediante señales apropiadas, permitir una velocidad máxima que no exceda los (100) km/h.

Párrafo: Según las características de funcionamiento de la vía y los tipos de vehículos, el departamento de tráfico competente determina las señales correspondientes y las velocidades máximas y mínimas permitidas.

Sin embargo, de acuerdo con la Ley N° 1239 de 2008, para los servicios públicos, transporte de mercancías y autobuses escolares, el límite de velocidad en las vías nacionales, departamentales, departamentales y municipales en ningún caso podrá exceder los 80 km/h, incluso si las señales viales indican una velocidad superior. velocidad.

En todos los casos, el conductor debe tener en cuenta las condiciones del suelo, la humedad, la visibilidad, el peso del vehículo y otras condiciones que puedan afectar la capacidad de frenado, y mantener una distancia segura con el vehículo de delante.



**POLÍTICA DE REGULACIÓN DE VELOCIDAD
AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA SAS**

Reduzca la velocidad cuando:

Pasa por lugares muy transitados (colegios, militares, áreas recreativas, desfiles)

- Encuentran las carreteras en mal estado o resbaladizas.
- Ascenso o descenso pronunciado.
- Pasos estrechos
- Mala visibilidad (lluvia, niebla, humo o polvo)
- Tráfico pesado
- Trabajos de mantenimiento y obstáculos viales.
- Curvas peligrosas.

EDWIN GALINDO

Representante legal

20-02-2023



POLÍTICA DE USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S

Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa **AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S** de acuerdo a la reglamentación vigente, deberán hacer uso del cinturón de seguridad del vehículo en todos los desplazamientos sin importar la distancia a recorrer.

ESTRATEGIAS DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN

Divulgación de la política usando distintos canales de comunicación: correo institucional,

cartelera, comunicación vía celular y comunicación uno a uno.

ESTRATEGIA DE CONTROL

Se realizarán controles aleatorios en las entradas y salidas de la compañía, en terminales, estaciones y en recorridos. Cuando se identifique que un conductor no usel cinturón de seguridad se le hará saber de manera verbal como medida correctiva.

Si se identifica que un conductor es reiterativo en el no uso del cinturón de seguridad aun cuando se le dio previo aviso de manera verbal de la conducta, se remitirán al proceso de Recursos Humanos, quien aplicara la medida correctiva o medidas pertinentes.

Se desarrollarán campañas y capacitaciones de sensibilización del uso del cinturón de seguridad

EDWIN GALINDO

Representante legal

Fecha de elaboración: Fecha: 03-03-2023



**LA POLÍTICA PROHÍBE EL USO DE DISPOSITIVOS DE COMUNICACIÓN
MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE AGREMIACION DE TRANSPORTADORES
DE SAMACA S.A.S**

AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S. Queda prohibido el uso del equipo sin excepción.

Equipos de comunicación (teléfonos móviles, dispositivos portátiles, tablets, Dispositivos SMS, ordenadores y otros dispositivos electrónicos teléfono móvil) mientras conduce. Para ello se deben tener en cuenta los siguientes factores:

- Los conductores deben detenerse por completo para recibir o realizar una llamada. Coloque el vehículo en un lugar seguro, de forma adecuada y que no ponga en peligro su seguridad y la integridad e integridad de sus ocupantes.

El sistema GPS se programará antes del viaje, no durante el viaje proceso de operación del vehículo. También puedes utilizar el mapa para planificar tu ruta, debe realizarse antes de conducir el vehículo.

AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S. realizará actividades en los campos de seguridad y salud Comités de Trabajo, Medio Ambiente y Seguridad Vial para reforzar la no utilización dispositivos de comunicación móviles mientras se conduce para reducir riesgo de accidente en el recorrido.

EDWIN GALINDO

Representante legal

Fecha de elaboración: Fecha: 03-03-2023

Tabla 14.

Elementos de protección individuales E.P.I.

ELEMENTO	DESCRIPCION
 <p>Fuente: https://images.app.goo.gl/FjAKZVR9cKtAmdGi7</p>	<p>Guantes fabricados en tejido de algodón con zonas recubiertas de materiales que aumentan el agarre o evitan el desgaste de los materiales o elementos tratados.</p>
 <p>Fuente: https://images.app.goo.gl/5xoDxtJgdznaHJ1f7</p>	<p>Botas de seguridad, calzado seguro, cómodo y duradero para el trabajo diario.</p>
 <p>Fuente:https://images.app.goo.gl/21Kwdd59QkbTYvNS9</p>	<p>Un casco con una correa para la barbilla ligera y duradera que protege la cabeza de objetos pesados que puedan caer sobre una persona al cargar o descargar una carga.</p>
 <p>Fuente:https://images.app.goo.gl/if79txzVuEFkwTtM9</p>	<p>Chaleco reflectivo, Prenda de abrigo ligera para el día a día laboral y, a ser posible, también por la noche.</p>

Fuente: Elaboración propia

Características de la empresa:

Actividad principal: transporte de carbón y coque desde el municipio de Samacá hacia las principales carreteras del país. Y de empresas proveedoras, sin importar si están ubicadas en Bogotá o en estas comunidades.

- Tamaño de la empresa: Pequeña empresa
- Segmento al que pertenece: Transporte de Carga
- Tipos de vehículos utilizados para el transporte: Volquetes y tractocamiones.
- Número de empleados, directos e indirectos, contratistas, compradores: 50 empleados

Tabla 15.

Clasificación del personal según rol en la empresa (administrativo, técnico, comercial, etc.).

Rol dentro de la empresa	Cantidad
Administrativo	4
Técnico	1
Operativo	30
Comercial	
Otros, cual:	15
Total	50

Fuente: Elaboración propia

Tabla 16.

Rol de la persona en la vía (Conductor, peatón, pasajero).

Rol dentro de la vía	Cantidad
Conductor	30
Peatón	
Pasajero	
Otros, cual:	
Total	30

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17

Desplazamientos de empleados y contratistas (internos y externos).

Tipos de desplazamientos de misión	Cantidad
Internos (empleados)	30
Externos (contratistas)	20
Total	50

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18.

Desplazamiento de empleados y contratistas (de casa al trabajo y viceversa).

Desplazamiento de itinerario	Tipo
Hogar – Trabajo	50
Trabajo – hogar	50

Fuente: Elaboración propia

Relación de sus actividades con el riesgo de tráfico

Relación con el riesgo vial	No. de trabajadores
Si	50
No	
Total	50

Fuente: Elaboración propia

Crear una matriz de seguridad vial utilizando los criterios GUIA GTC 45. Una vez completada la encuesta, quedarán claros los diversos riesgos a los que están expuestos los trabajadores y esto ayudará a que la matriz evalúe los riesgos de tráfico a los que estarán expuestos los trabajadores.

Tabla 20.

Matriz de riesgos viales

MATRIZ DE CALIFICACION E IDENTIFICACION DE RIESGOS VIALES										LOGO	FECHA DE ELABORACION: JUNIO 2016	AUTORES									
No	ROL	GRUPO AL QUE PERTENECE	ROL EN LA VIA	TIPO DE DESPLAZAMIENTO	TIPO DE RIESGO	DESCRIPCION	EFECTOS POSIBLES	EVALUACION DEL RIESGO						NIVEL DE RIESGO	CATEGORIA DE RIESGO	MEDIDAS DE MITIGACION	COMPORTAMIENTO REQUERIDO	CRITERIOS PARA ESTABLECER CONTROLES			
								SEVERIDAD (1-5)	EXPOSICION (1-5)	PROBABILIDAD (1-5)	IMPACTO (1-5)	RECURSOS (1-5)	REPUTACION (1-5)					REPUTACION (1-5)	REPUTACION (1-5)	REPUTACION (1-5)	REPUTACION (1-5)
1	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	MAL ESTADO DE LA VÍA	GOPEL, LESIONES, FRACTURAS, MUELTES	4	3	12	36	10	10	3	Medio	SOCIALIZAR A LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, POLÍTICA DE REGULACION DE VELOCIDAD, Y EFICAZIDAD DEL FRENADO DEL CONDUCTOR, APLICACION DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	SOCIALIZAR RUTINARIAMENTE CON LOS CONDUCTORES PARA DARLE A CONOCER PUNTOS CRÍTICOS Y PUNTOS DE APOYO SOBRE LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
2	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	FALTA DE SEÑALIZACION EN LA VÍA	LESIONES, FRACTURAS, MUELTES	4	3	8	24	5	40	3	Medio	SOCIALIZAR A LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS, CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO, REGULACION DE VELOCIDAD, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD.	PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	SOCIALIZAR RUTINARIAMENTE CON LOS CONDUCTORES PARA DARLE A CONOCER PUNTOS CRÍTICOS Y PUNTOS DE APOYO SOBRE LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
3	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	FALTA DE SEÑALIZACION EN LA VÍA	LESIONES, FRACTURAS, MUELTES	4	3	8	24	7	56	3	Medio	SOCIALIZAR A LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS, CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO, REGULACION DE VELOCIDAD, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD.	PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	SOCIALIZAR RUTINARIAMENTE CON LOS CONDUCTORES PARA DARLE A CONOCER PUNTOS CRÍTICOS Y PUNTOS DE APOYO SOBRE LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
4	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	CONDICIONES CLIMÁTICAS (LUBINA)	LESIONES GRAVES, FRACTURAS, MUELTES	1	2	2	4	7	14	0	Aceptable	SOCIALIZAR A LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	REGULACION DE VELOCIDAD, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD, CAPACITACION MANEJO DE EMERGENCIAS, APLICACION DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL Y MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO	SOCIALIZAR LOS RUTINARIAMENTE CON LOS CONDUCTORES, Y CONOCER LOS PUNTOS CRÍTICOS Y PUNTOS DE APOYO SOBRE LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
5	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	IMPRESIONANCIA DE OPERACIONES EN LA VÍA	GOPEL, LESIONES, FRACTURAS, MUELTES	4	3	8	24	1	40	3	Medio	SOCIALIZAR A LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL Y MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO	IDENTIFICACION DE PUNTOS CRÍTICOS, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
6	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	TRAFICO, FALTA CONTROL DE LAS AUTOMOVILES	GOPEL, LESIONES, FRACTURAS	1	2	2	4	5	10	0	Aceptable	SOCIALIZAR A LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL Y MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO	IDENTIFICACION DE PUNTOS CRÍTICOS, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
7	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	AGRESION POR PARTES DE OPERACIONES VIALES	GOPEL, LESIONES, FRACTURAS	1	1	1	1	5	5	0	Aceptable	SOCIALIZAR A LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DE EMERGENCIAS Y COMPORTAMIENTO SEGURO EN LA VÍA.	MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
8	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	FALTA DE MANTENIMIENTO	CHOCQUES, LESIONES, MUELTES	1	1	1	1	5	5	0	Aceptable	COMPORTAMIENTO SEGURO, SEGUIMIENTO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS, SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, APLICACION DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	SEÑALIZACION Y SEÑALIZACION, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES		
9	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	COMPORTAMIENTO AGRESIVO DE LOS CONDUCTORES	CHOCQUES, LESIONES, MUELTES	1	1	1	1	5	5	0	Aceptable	SOCIALIZACION DE LOS CONDUCTORES LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	IDENTIFICACION DEL RIESGO DE CONDUCTORES EN BUENAS PRÁCTICAS Y CONDUCTAS SEGURAS EN MOVILIDAD, SANIFICACION MANEJO DEFENSIVO.	LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES.	INVESTIGACION DE ACCIDENTES Y INCIDENTES EN LA VÍA, SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES.	
10	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	DESISO DE VELOCIDAD	CHOCQUES, LESIONES, GRAVES, MUELTES	1	2	2	4	10	20	0	Aceptable	COMPORTAMIENTO SEGURO, SEGUIMIENTO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS, SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, APLICACION DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	SEÑALIZACION Y SEÑALIZACION, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES		
11	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	AFAN	CHOCQUES, LESIONES, MUELTES	1	1	1	1	5	5	0	Aceptable	COMPORTAMIENTO SEGURO.	ADOPCION DE BUENAS PRÁCTICAS Y CONDUCTAS SEGURAS EN MOVILIDAD.	PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	IDENTIFICACION DE PUNTOS CRÍTICOS, Y DE APOYO SOCIALIZACION DE RUTINARIAMENTE.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES, INVESTIGACION DE ACCIDENTES Y INCIDENTES EN LA VÍA.	
12	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	ESTADO DEL VEHICULO	CHOCQUES, LESIONES, FRACTURAS, MUELTES	1	1	1	1	5	5	0	Aceptable	EQUIPAMIENTO DEL VEHICULO.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	SEGUIMIENTO DE LAS IMPRESIONES DE FRENADO, MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO.	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA.	INVESTIGACION DE ACCIDENTES Y INCIDENTES EN LA VÍA.	
13	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	CONDICION DE VEHICULO RARO O SUCESOS PROYECTILES	CHOCQUES, LESIONES, FRACTURAS, MUELTES	1	1	1	1	10	10	0	Aceptable	HAZER CUMPLIR LAS REGLAS DE TRAFICO.	SANIFICACION EN ESTADOS DE VIDA SALUDABLES (PREVENCIÓN CONSUMO ALCOHOL).	NO APLICA	NO APLICA	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
14	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	USO DE DISPOSITIVOS MÓVILES MIENTRAS CONDUCEN	CHOCQUES, LESIONES, FRACTURAS, MUELTES	4	3	8	24	5	40	3	Medio	SOCIALIZACION DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
15	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	DISTRACCIONES	CHOCQUES, LESIONES	1	2	2	4	5	10	0	Aceptable	SOCIALIZACION DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	NO APLICA	NO APLICA	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
16	CONDUCTORES	OPERATIVO Y ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	EN MISIÓN	FORZENTORNO	CAMBIO DE SENTIDO DE TRAFICO	CHOCQUES, LESIONES	4	3	8	24	5	40	3	Medio	COMPORTAMIENTO SEGURO.	ADOPCION DE BUENAS PRÁCTICAS Y CONDUCTAS SEGURAS EN MOVILIDAD.	PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO, LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL.	IDENTIFICACION DE PUNTOS CRÍTICOS, Y DE APOYO SOCIALIZACION DE RUTINARIAMENTE.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES, INVESTIGACION DE ACCIDENTES Y INCIDENTES EN LA VÍA.	
17	PIATON	OPERATIVO, ADMINISTRATIVO	PIATON	EN MISIÓN	FORZENTORNO	BOMBAS, AGUJAS, ARMAS	GOPEL, LESIONES, GRAVES	4	1	4	16	5	20	0	Aceptable	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO.	IDENTIFICACION EN TODOS LOS ROLLES DE LA SEGURIDAD VIAL, TANTO EN EL MANEJO URBANO COMO EN EL COTIDIANO.	NO APLICA	CONOCER LOS PUNTOS DE APOYO POR ZONAS DE DESPLAZAMIENTO.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
18	PIATON	OPERATIVO, ADMINISTRATIVO	PIATON	EN MISIÓN	FORZENTORNO	ACCESO SERIAL	GOPEL, LESIONES, GRAVES, MUELTES	1	1	1	1	2	2	0	Aceptable	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO.	IDENTIFICACION EN TODOS LOS ROLLES DE LA SEGURIDAD VIAL, TANTO EN EL MANEJO URBANO COMO EN EL COTIDIANO.	NO APLICA	CONOCER LOS PUNTOS DE APOYO POR ZONAS DE DESPLAZAMIENTO, SEÑALIZACION Y SEÑALIZACION, CUMPLIR CON PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIAS.	NO APLICA	
19	PIATON	OPERATIVO, ADMINISTRATIVO	PIATON	EN MISIÓN	FORZENTORNO	DISTRACCION (USO DEL CELULAR)	CHOCQUES, LESIONES	4	3	12	36	5	60	3	Medio	SOCIALIZACION DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	NO APLICA	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, CONOCER LOS PUNTOS DE APOYO POR ZONAS DE DESPLAZAMIENTO.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
20	PIATON	OPERATIVO, ADMINISTRATIVO	PIATON	EN MISIÓN	FORZENTORNO	NO RESPECTAR LAS REGLAS DE TRAFICO (SEÑALES, PUNTOS, ANCHOS)	CHOCQUES, LESIONES, MUELTES	4	2	8	24	5	40	3	Medio	SOCIALIZACION DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	NO APLICA	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, CONOCER LOS PUNTOS DE APOYO POR ZONAS DE DESPLAZAMIENTO.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
21	PIATON	OPERATIVO, ADMINISTRATIVO	PIATON	EN MISIÓN	FORZENTORNO	NO USO DE CALZADO DEBIDO Y ANTIDESLIZANTE	LESIONES, GOPEL, GRAVES	1	2	2	4	5	10	0	Aceptable	SOCIALIZACION DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	
22	PIATON	OPERATIVO, ADMINISTRATIVO	PIATON	EN MISIÓN	FORZENTORNO	IMPRESIONANCIA DE CONDUCTORES (SEÑALES, PUNTOS, ANCHOS)	CHOCQUES, LESIONES	4	3	8	24	5	40	3	Medio	NO APLICA	NO APLICA	NO APLICA	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, CONOCER LOS PUNTOS DE APOYO POR ZONAS DE DESPLAZAMIENTO.	SOCIALIZACION DE PROTOCOLOS DE ACTUACION EN CASO DE EMERGENCIAS VIALES	
23	PIATON	OPERATIVO, ADMINISTRATIVO	PIATON	EN MISIÓN	FORZENTORNO	COMPORTAMIENTO AGRESIVO DE OTROS USUARIOS	GOPEL, LESIONES	1	1	1	1	5	5	0	Aceptable	NO APLICA	SANIFICACION EN MANEJO DEFENSIVO, VERIFICACION DEL ESTADO DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PRÁCTICAS.	NO APLICA	IDENTIFICACION DE RIESGOS EN LA VÍA, CONOCER LOS PUNTOS DE APOYO POR ZONAS DE DESPLAZAMIENTO.	NO APLICA	

Fuente: Guía GTC 45

El monitoreo, registro y actualización de los medidores es responsabilidad de cada industria, y su integración y análisis es responsabilidad del gerente de seguridad vial, quien envía información importante a la comisión de seguridad vial al menos una vez cada tres meses. Aspectos relacionados de este seguimiento

Indicadores de Resultado.

Son indicadores que permiten a una empresa saber en qué medida está cumpliendo con sus objetivos marcados.

Tabla 21.

Indicadores de resultados

Descripción Del Indicador	Indicador	Meta	Propósito	Periodo de medición
Tasa de accidentes	Indice de conductores capacitados	90%	Aumentar	Trimestral
	Indice de uso de cinturón de seguridad	90%	Aumentar	Semestral
	Indice de uso de dispositivos de manos libres para llamadas móviles	95%	Aumentar	Semestral
	Indice de cumplimiento de límites de velocidad	97%	Aumentar	Semestral
	Indice de consumo de alcohol y drogas entre conductores	1%	Disminuir	Semestral
Frecuencia de accidentes de tránsito	Conductores novatos	1%	Disminuir	Semestral
	Acatar las normas de señalización como cruces de peatones	1%	Disminuir	Semestral
	Conductores distraídos	1%	Disminuir	Semestral
	Fallas mecánicas de los vehículos			
% de afectación	Tipo de lesiones	1%	Disminuir	Semestral
	Tiempo de inactividad	1%	Disminuir	Semestral
	Gravedad del año	1%	Disminuir	Semestral
Impacto económico de los accidentes de tránsito	Costo promedio por accidente			Semestral
% de afectación	Costo reparación de vehículos			Semestral
	Costo atención médica	1%	Disminuir	Semestral
	Daños de propiedad pública	1%	Disminuir	Semestral
	Gastos legales	1%	Disminuir	Semestral
	Seguros	1%	Disminuir	Semestral
	Pérdida de Ingresos por Tiempo de Inactividad	1%	Disminuir	Semestral

Fuente: Elaboración propia

Son indicadores que proporcionan información sobre el nivel de consecución de las actividades que componen el plan.

Tabla 22.

Indicadores de actividad

Descripción	Indicador	Meta	Propósito	Periodo de medición
Empleados que recibieron capacitación en seguridad	Personal capacitado en todos los temas de seguridad vial	90%	Aumentar	semestral
Inscripción en programas de mantenimiento preventivo de vehículos.	Cumplir con el mantenimiento preventivo programado	90%	Aumentar	Mensual
Numero de evaluacionde formación de conductores	Realizar evaluaciones periodicas para identificar y prevenir malas conductas de conduccion	90%	Aumentar	Trimestral

Fuente: Elaboración propia**Fase III. Desarrollar el modelo estratégico de seguridad vial en ATS SAS.**

Para la elaboración se realizará un estudio de campo por medio de lista de chequeo y observación directa Se analizará las rutas, fenómenos naturales, para un análisis de las variables:

- Gestión institucional
- Equipos vehículos seguros
- Infraestructura
- Atención a víctimas
- Comportamiento humano

Realizar el modelo estratégico en los componentes: Gestión institucional, equipos vehículos seguros, infraestructura, atención a víctimas y comportamiento humano.

El Modelo Estratégico de Seguridad Vial es un enfoque integral que busca prevenir accidentes de tráfico y promover prácticas seguras de conducción entre los empleados de la organización. Este modelo se basa en la idea de que la seguridad vial no solo es importante para proteger la vida y la integridad de los trabajadores, sino que también puede tener un impacto significativo en la eficiencia operativa y la reputación de la empresa.

Objetivo:

Reducir el número de accidentes de tránsito y accidentes de tránsito entre los colaboradores de AGREMIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SAMACA SAS en el próximo año, promoviendo la adopción de una cultura de seguridad vial y técnicas de conducción segura.

Medidas correspondientes a la Ley 1503 de 2011 y su Decreto N° 1079 de 2015:

Comportamiento humano

Procedimiento para selección de conductores:

El principal objetivo de los procedimientos de selección y reclutamiento de ATS S.A.S es crear los parámetros necesarios para asegurar la contratación de las personas más idóneas, especialmente los conductores de la organización, lo que asegura la calificación de los empleados en base a sus conocimientos y habilidades y adaptarse a las circunstancias y necesidades específicas de la organización. (ver anexo 2)



PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN DE CONDUCTORES

El procedimiento para la selección de conductores para la empresa "Agremiación de Trabajadores de Samacá SAS" debe seguir un proceso meticuloso y bien estructurado para asegurar que se elijan candidatos competentes y aptos para las responsabilidades del puesto.

Identificación de Necesidades de Personal:

El departamento de recursos humanos debe colaborar con el departamento de operaciones para definir las necesidades específicas de conductores, teniendo en cuenta el número de vacantes disponibles, los requisitos del trabajo y las habilidades necesarias.

Elaboración de un Perfil de Conductor:

Definir claramente las características, habilidades y experiencia necesarias para el puesto de conductor. Esto puede incluir licencias de conducir válidas, experiencia previa, conocimiento de rutas locales, habilidades de comunicación, entre otros.

Publicación de la Oferta de Empleo:

Crear una descripción de trabajo detallada y una lista de requisitos para la posición de conductor.

Publicar la oferta de empleo en canales de reclutamiento adecuados, como sitios web de empleo, redes sociales, tableros de anuncios internos y otros medios pertinentes.

Recepción de Solicitudes:

Establecer un plazo para que los candidatos envíen sus currículos y solicitudes.

Designar un correo electrónico o dirección postal específica para recibir las



PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN DE CONDUCTORES

aplicaciones.

Revisión de Currículos:

El equipo de recursos humanos debe revisar todas las aplicaciones para evaluar si los candidatos cumplen con los requisitos mínimos establecidos en el perfil del conductor.

Entrevistas Iniciales:

Realizar entrevistas telefónicas o por videoconferencia con los candidatos preseleccionados para evaluar sus habilidades de comunicación y su interés en el puesto.

Pruebas Prácticas:

Para los candidatos que superen la etapa de la entrevista inicial, programar pruebas prácticas de conducción para evaluar sus habilidades al volante y su conocimiento de las regulaciones de tráfico.

Entrevistas Finales:

Realizar entrevistas en persona con los candidatos que hayan pasado las pruebas prácticas. En esta etapa, se pueden evaluar aspectos como la personalidad, la ética laboral y la adaptabilidad.

Verificación de Referencias:

Contactar a las referencias proporcionadas por los candidatos para obtener información adicional sobre su desempeño y antecedentes laborales.



PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN DE CONDUCTORES

Oferta de Empleo:

Seleccionar al candidato más adecuado para el puesto y realizar una oferta de empleo formal, que incluya detalles sobre salario, horario de trabajo y otros beneficios.

Capacitación y Orientación:

Una vez que se ha aceptado la oferta, proporcionar la capacitación necesaria para que el nuevo conductor se familiarice con los procedimientos y políticas de la empresa.

Seguimiento y Evaluación:

Evaluar regularmente el desempeño del conductor y proporcionar retroalimentación y oportunidades de desarrollo continuo.

Este procedimiento básico de selección de conductores puede ayudar a garantizar que la empresa cuente con personal de alta calidad y capacitado para cumplir con sus responsabilidades de manera eficaz y segura.

EDWIN GALINDO
Representante legal

Pruebas de ingreso

- Prueba psico sensorial
- Optometría
- Prueba De Audición
- Coordinación Motriz
- Psicología

Prueba teórica: La prueba debe medir el conocimiento del conductor sobre los factores de conducción, las normas, la carretera y el vehículo que pretende conducir.

Prueba de práctica: se realizará una prueba real para evaluar sus hábitos y habilidades de conducción. Estas pruebas deben basarse en el tipo de vehículo conducido. Según la legislación de nuestra región, las pruebas deben ser realizadas por personas que aseguren la idoneidad para cada región.

Capacitación en seguridad vial

AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S El programa de capacitación anual de la empresa es diseñado e implementado de acuerdo a las necesidades y perfil de misión de la empresa.

Promoción de hábitos de conducción segura: se realizan campañas de información y comunicación interna que promueven la importancia de respetar los límites de velocidad, no utilizar el móvil durante la conducción y evitar conducir bajo los efectos del alcohol o drogas.

políticas internas que prohíban el uso de dispositivos móviles durante la conducción, establezcan límites de velocidad internos y promuevan la responsabilidad del conductor.

Capacitación en conducción segura: Se implementan programas de capacitación y educación para conductores de la empresa que se enfocan en la conducción segura, el cumplimiento de las normas de tránsito y la prevención de conductas de riesgo.

Tabla 23.

Programa de Formación y Capacitación para Conductores

MES PROGRAMADO	TEMA DE LA CAPACITACION	DURACION	OBSERVACIONES
JUNIO	NORMAS DE TRANSITO	30 MIN	EVALUACION
			SEGUMIENTO DE HABILIDADES
JUNIO	CONDUCCION SEGURA	30 MIN	
			OBSERVACIONES DEL INSTRUCTOR
JULIO	PREVENCION DE CONDUCTAS DE RIESGO	30 MIN	
JULIO	MANTENIMIENTO PREVENYIVO DE LOS VEHICULOS	30 MIN	EVALUACION
			EVALUACION DE HABILIDADES
AGOSTO	MANEJO DE EMERGENCIAS	30 MIN	
AGOSTO	ELEMENTOS DE PROTECCION	30 MIN	EVALUACION
	SEALIZACION Y DEMARCAACION EN CASO DE VARADAS EN CARRETERA		SEGUMIENTO DE HABILIDADES
SEPTIEMBRE		30 MIN	
			OBSERVACIONES DEL INSTRUCTOR
SEPTIEMBRE	CONDUCCION EN SITUACIONES CRTICAS	30 MIN	
	PROTOCOLOS DE ACTUALIZACION FRENTE A ACCIDENTES DE TRANSITO		
SEPTIEMBRE		30 MIN	EVALUACION
			EVALUACION DE HABILIDADES
SEPTIEMBRE	MANEJO DE EMERGENCIAS	30 MIN	
OCTUBRE	ACTIVIDADES DE MANTENIMINETO Y REPARACIONES	30 MIN	EVALUACION
OCTUBRE	NORMAS DE TRANSITO	30 MIN	EVALUACION

Fuente: Elaboración propia

Control de documentación de conductores

La información de los conductores se registra en una base de datos que posee la

81

Dirección de Recursos Humanos y para tal efecto se ajusta a lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales 1581 de 2012, actualizada cada seis meses y para todos los efectos se registra la siguiente información:

- Nombre
- Número de identificación
- Edad
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en conducción.
- Regístrate antes de RUNT
- Tipo de permiso de conducir
- Período de validez del permiso de conducir.
- El tipo de vehículo que conduces.
- Informe de crédito e historial crediticio.
- Control de entrada de conductores con deuda de citación.
- Informe de incidente - fecha, ubicación

30/8/23, 18:57

Documento sin título

	CARGA ATS SAS NIT: 901357094
HOJA DE VIDA DE CONDUCTOR	
Fecha: 16-04-2021	Agencia: Carga ATS Samacá
INFORMACIÓN GENERAL	
Tipo de Documento: Cedula	No. de Documento: 79735791
Nombres: DAYAN ALFONSO	Primer Apellido: SIERRA Segundo Apellido: GONZALEZ
Sexo: Masculino	Factor RH : O (+)
Dirección Residencia: CR 7 2 35 BRR SANTA LUCIA	Ciudad Residencia: SAMACA (Boya) (CO)
Teléfono 1 : 3124018870	Teléfono 2: Teléfono Movil: 3124018870
DATOS DE LA LICENCIA	
No. de Licencia: 79735791	Categoría: C3 Fecha de Vencimiento: 02-03-2023
DATOS DE SEGURIDAD SOCIAL	
EPS: EPS MEDIMAS	ARP: ARP POSITIVA Fondo de Pensiones: COLPENSIONES
	Caja compensación Familiar: COMFABOY
DATOS COMPLEMENTARIOS	
Pasado Judicial :	Fecha de Vencimiento: 0000-00-00
Libreta de Tripulación:	Fecha de Vencimiento:
Código ciuu:	Referencia código ciuu:
REFERENCIAS PERSONALES	
Nombre: Ciro Sierra (Hermano)	Teléfono: 3118493619 Celular: Egalindo
Nombre: Yuber Sierra (Hermano)	Teléfono: 3124320379 Celular: Egalindo
REFERENCIAS LABORALES	
Empresa: COOTRANSVALLE O. C.	Telefono: (8)7372121
Viajes: 50 Antigüedad: 71	Mercancia: CARBÓN COQUE
Empresa: KARGA Y LOGISTICA SAS	Telefono: (1)8053347
Viajes: 20 Antigüedad: 24	Mercancia: MEDIANO RIESGO
Empresa:	Telefono:
Viajes: Antigüedad:	Mercancia:
OBSERVACIONES	
Observaciones Generales:	Observaciones Hab/Inh:
FOTO	
Foto del Conductor	
	
FIRMA Y C.C. CONDUCTOR	HUELLA
<small>*Autorizó a LA EMPRESA en forma permanente e irrevocable, para que con fines estadísticos y comerciales, informe, reporte, procese o divulgue mi información personal, biométrica y comercial en las Centrales de Riesgo o Centrales de Información, así mismo lo referente a mi comportamiento como cliente, proveedor, contratista, en general, y en especial sobre el nacimiento, modificación, extinción de obligaciones por mi contratadas o que llegare a contraer de manera personal o por la entidad que represento, y de todas las operaciones comerciales prestadas en el futuro. *Igualmente autorizo a LA EMPRESA con carácter permanente e irrevocable, para consultar ante cualquier Central de Información, la información comercial disponible sobre el cumplimiento o no de mis compromisos adquiridos, así como de su manejo. Ley 1581 de 2012, de la siguiente manera. Igualmente autorizo a LA EMPRESA con carácter permanente e irrevocable, para consultar ante cualquier Central de Información, la información comercial disponible sobre el cumplimiento o no de mis compromisos adquiridos, de los cuales soy titular y que, conjunta o separadamente podrán recolectar, usar y tratar mis datos personales conforme la ley 1581 de 2012</small>	

Agremiacion de Transportadores de Samaca . (s.f.). Hoja de vida conductores .

Vehículos seguros

Mantenimiento preventivo: implementar un programa de mantenimiento preventivo regular en todos los vehículos de la empresa y garantizar que estén en óptimas condiciones de seguridad, incluidos frenos, luces, neumáticos y sistemas de seguridad. Documentación de mantenimiento

Toda la información sobre el programa de mantenimiento de cada vehículo debe registrarse de tal manera que los datos históricos y la trazabilidad de las actividades realizadas deben estar disponibles para garantizar el cumplimiento del programa de mantenimiento. Por otro lado, si el vehículo no es propiedad de la empresa, ésta implementará un programa de mantenimiento preventivo directamente o a través de un tercero. La empresa (contratista) garantiza, tras la celebración del contrato de servicio de transporte, que ha desarrollado e implementado un plan. Los requisitos de pedido y cumplimiento están claramente establecidos en el contrato de servicio. adecuado

AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S deberá asegurar que el programa de mantenimiento sea realizado por personal calificado utilizando técnicas adecuadas y de acuerdo con las instrucciones y recomendaciones del fabricante del vehículo. Procedimientos de inspección diaria de vehículos.

De acuerdo con la Resolución 595 de 2022 del Ministerio de Transporte, numeral 8.2.4, AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S ha elaborado un protocolo de

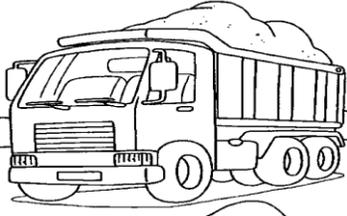
inspección diaria de sus vehículos, el cual examina los factores claves de seguridad activa y pasiva y documenta la inspección diaria.

84

Se indica claramente que el conductor es responsable de estos controles. En el área de operación se asegura que todos los conductores empleados por la empresa reciban capacitación profesional y realicen las inspecciones de manera correcta, oportuna y segura.

Tabla 24.

Inspección de vehículos

		FORMATO SST : INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS				Versión:	
						Fecha:	
						Código:	
Fecha de Inspección:	23/02/2023	Tipo de vehículo:	VOLQUETA	Indique con un círculo en que parte el vehículo tiene alguna condición defectuosa			
Numero de tarjeta de propiedad:		Placa del vehículo:	WCR640				
Nombre y apellidos del conductor:	DAYAN ALFONSO SIERRA GONZALEZ	Modelo del vehículo:	2013				
Fecha revisión tecnomecánica:	19/09/2022	Numero de la Licencia de conducción - conductor:	79735791				
Fecha de vencimiento del soat:	9/09/2023	Fecha ultimo cambio de aceite:					
Fecha mantenimiento preventivo (nombre del taller):	15/02/2023	Kilometraje actual:	743284.5				
LISTA DE CHEQUEO (marque con un x el resultado de cada ítem a evaluar según sea el caso: buen estado, mal estado, N/A)				BUEN ESTADO	MAL ESTADO	N / A	OBSERVACIONES
NIVELES	LIQUIDO REFRIGERANTE DE RADIADOR		X				
	LIQUIDO DE FRENOS		X				
	ACEITE MOTOR		X				
	NIVEL LIQ. HIDRAÚLICO		X				
	AGUA DE LIMPIAVIDRIOS		X				
PEDALES (verifique elemento antideslizante, rangos de desplazamiento y graduación)	ACELERADOR (Uniformidad)		X				
	CLUTSH (CLOCHE O EMBRAGUE)		X				
	FRENO (Agarre)		X				
LUCES (Uniformidad, intensidad, estado de carcasas plásticas)	LUCES (ALTAS, MEDIAS, BAJAS)		X				
	DIRECCIONALES		X				
	ESTACIONARIAS		X				
	STOPS (FRENOS)		X				
	TESTIGOS DEL TABLERO		X				
	LUZ DE REVERSA		X				
EQUIPO DE CARRETERA Y BOTIQUIN: (gasas, esparadrapo, guantes quirúrgicos, isodine, curas)	LUCES INTERNAS		X				
	EXTINTOR (BC - ABC)		X				
	FECHA DE VENCIMIENTO DEL EXTINTOR		X				
	LLANTA DE REPUESTO (2 mm de profundidad de labrado y aire)		X				
	CRUCETA ACORDE A LOS PERNOS		X				
	2 SEÑALES REFLECTIVAS EN TRIANGULO CON SOPORTE PARA UBICACIÓN VERTICAL O LAMPARAS DE LUZ AMARILLA INTERMITENTE		X				
	2 TACOS		X				
	CAJA DE HERRAMIENTA MINIMO CON ALICATE, DESTORNILLADORES, LLAVES DE EXPANSIÓN Y LLAVES FIJAS (Vehículo operativo medidor de presión de aire)		X				
	LINTERNA		X				
	GATO		X				
	BOTIQUIN PRIMEROS AUXILIOS (gasas antisépticas, tapabocas, esparadrapo, tijeras, vendas elásticas, guantes quirúrgicos, yodopovidona, curas)		X				
VARIOS	LLANTAS (Labrado 2 mm de profundidad y aire)		X				
	BATERIA (Borner, sin corrosión, sulfatación)		X				
	RINES (Verificar no tengan golpes fisuras)		X				
	CINTURON DE SEGURIDAD EN TODOS LOS PUESTOS (Ajuste de hebillas, estado de correas, anclajes a piso y parales, prueba de impacto)		X				
	PITO REVERSA (Vehículos operativos)		X				
	PITO		X				
	FRENO DE EMERGENCIA		X				
	ESPEJOS LATERALES Y CABINA (sin fisuras)		X				
	ESTADO CARCASA LUCES		X				
	PLUMILLAS/LIMPIAPARABRISAS (No dejar marcas de agua durante el recorrido)		X				
	TAPIZADO		X				
PANORAMICO (Sin fisuras)		X					
OBSERVACIONES: (Relaciones observaciones identificadas adicionales.)							
A continuación constato que la información suministrada es certera y veraz. De encontrar condiciones inseguras o defectos en el vehículo se notificaran a Recursos Físicos, Junto con Talento Humano.							
Nombre de quien elabora : _____							
NOMBRE FIRMA CONDUCTOR C.C. N°				FIRMA COORDINADOR O SUPERVISOR C.C. N°			

Fuente: Elaboración propia

La empresa AGREMIACION DE TRANSPORTADORES DE SAMACA S.A.S tiene la responsabilidad de mantener la documentación de los vehículos, así como todos los registros e información, de forma que sea fácil encontrar la documentación requerida por la ley, y también llevar un control y seguimiento de las operaciones realizadas y definidas. La información mínima que debe recopilar la AGREMIACION DE TRABAJADORES DE SAMACA S.A.S. son:

- Placas del vehículo
- Numero VIN
- Número de motor
- Datos del propietario
- SOAT – Fecha de vigencia
- Seguros - Fechas de vigencia
- Revisión Técnico Mecánica
- Reporte de comparendos
- Plan de mantenimiento preventivo – fechas o Control de Acciones de Mantenimiento

		CARGA ATS SAS NIT: 901.357.094-3	
HOJA DE VIDA DEL VEHICULO			
Fecha: 29-06-2021	Fecha Actualización: 24-01-2023	Agencia: Carga ATS Samacá	
INFORMACIÓN DE VEHÍCULO			
Placa:	WCR640	Marca:	FREIGHTLINER
Color:	BLANCO SOLIDO	Tipo de Vehículo :	Socios
Reg. Nal. de Carga:	0	Tjta. de Propiedad:	
Vinculado a :		Vig. Vinculación:	0000-00-00
SOAT:	100310758570100	Vigencia SOAT:	2023-09-08
Placa de Remolque :	S66341	Prop. Remolque:	HERNANDEZ CELY KAREN ESTEPHANIA
Configuración:	S3	Color:	BLANCO
Operador GPS :	SATRACK (INTEGRADO)	ID GPS :	
Usuario GPS :		Clave GPS :	
Habilidades :			
INFORMACIÓN DEL PROPIETARIO			
Nombres:	HECTOR JULIO	Apellidos:	VARGAS VARGAS
Tipo de Documento :	C.C	No. de Documento :	74356947
Teléfono:	3107854677	Teléfono Móvil :	3107854677
Dirección:	SAMACA		
INFORMACIÓN DEL TENEDOR			
Nombres:	HECTOR JULIO	Apellidos:	VARGAS VARGAS
Tipo de Documento :	C.C	No. de Documento :	74356947
Teléfono:	3107854677	Teléfono Móvil :	3107854677
Dirección:	SAMACA		
INFORMACIÓN DEL CONDUCTOR			
Nombres:	DAYAN ALFONSO	Apellidos:	SIERRA GONZALEZ
Tipo de Documento :	C.C	No. de Documento :	79735791
Teléfono:	3124018870	Teléfono Movil :	3124018870
Dirección:	CR 7 2 35 BRR SANTA LUCIA	Ciudad:	SAMACA
Licencia:	79735791	Fecha Vencimiento:	2023-03-02
Categoría Licencia:	C3	Factor RH:	O (+)
REFERENCIA PERSONAL			
Nombre:	CIRO SIERRA		
Teléfono:	3118493619		
REFERENCIAS LABORALES			
Empresa:	COOTRANSVALLE O. C.	Teléfono:	(8)7372121
Viajes:	50	Antigüedad:	71
Empresa:	KARGA Y LOGISTICA SAS	Teléfono:	(1)8053347
Viajes:	20	Antigüedad:	24
Mercancía:	CARBÓN COQUE		
Mercancía:	MEDIANO RIESGO		
FOTOS			
Foto del Conductor		Foto del Vehículo	
			

Agremiacion de transportadores de Samaca. (s.f.). Hoja de vida del vehiculo. *Hoja de vida del vehiculo.*

		CARGA ATS SAS NIT: 901.357.094-3	
HOJA DE VIDA DEL VEHÍCULO			
Fecha: 26-03-2021		Fecha Actualización: 14-06-2023	
Agencia: Carga ATS Samacá			
INFORMACIÓN DE VEHÍCULO			
Placa:	SYS808	Marca:	FREIGHTLINER
Color:	BLANCO SOLIDO	Tipo de Vehículo :	Socios
Reg. Nal. de Carga:	0	Tjta. de Propiedad:	
Vinculado a :		Vig. Vinculación:	0000-00-00
SOAT:	85404573	Vigencia SOAT:	2024-05-30
Placa de Remolque :	R13275	Prop. Remolque:	GIL SIERRA JOSE SANTOS
Configuración:	S3	Color:	
Operador GPS :	SATRACK (INTEGRADO)	ID GPS :	
Usuario GPS :		Clave GPS :	
Habilidades :			
INFORMACIÓN DEL PROPIETARIO			
Nombres:	ALFONSO	Apellidos:	GIL BUITRAGO
Tipo de Documento :	C.C	No. de Documento :	74357685
Teléfono:	3103333457	Teléfono Móvil :	3103333457
Dirección:		Ciudad:	SAMACA
INFORMACIÓN DEL TENEDOR			
Nombres:	ALFONSO	Apellidos:	GIL BUITRAGO
Tipo de Documento :	C.C	No. de Documento :	74357685
Teléfono:	3103333457	Teléfono Móvil :	3103333457
Dirección:	CR 5 12 19	Ciudad:	SAMACA
INFORMACIÓN DEL CONDUCTOR			
Nombres:	ALFONSO	Apellidos:	GIL BUITRAGO
Tipo de Documento :	C.C	No. de Documento :	74357685
Teléfono:	3103333457	Teléfono Movil :	3103333457
Dirección:	CR 5 12 19	Ciudad:	SAMACA
Licencia:	74357685	Fecha Vencimiento:	2025-07-26
Categoría Licencia:	C3	Factor RH:	O (+)
REFERENCIA PERSONAL			
Nombre:	NELLY MORENO		
Teléfono:	3134515791		
REFERENCIAS LABORALES			
Empresa:	COOTRANSVALLE O. C.	Teléfono:	(8)7372121
Viajes:	60	Antigüedad:	132
Empresa:	TRACTO CAR	Mercancía:	CARBÓN COQUE
Viajes:	40	Antigüedad:	133
		Teléfono:	3126862138
		Mercancía:	MALTA, CEBADA...
FOTOS			
Foto del Conductor		Foto del Vehículo	
			

Agremiación de transportadores de Samaca. (s.f.). Hoja de vida del vehículo. *Hoja de vida del vehículo.*

Evaluación de las rutas: Realizar evaluaciones periódicas de las rutas utilizadas por los empleados para identificar áreas de riesgo, como intersecciones peligrosas o zonas de alta accidentabilidad, y tomar medidas para mejorar la seguridad en esas áreas.

Señalización y mantenimiento de carreteras: Asegurarse de que las rutas utilizadas por los empleados estén debidamente señalizadas y mantengan un buen estado de conservación, incluyendo la reparación de baches y la señalización de zonas de construcción.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS

Procedimientos de respuesta a accidentes: Establecer protocolos claros para abordar los accidentes de tránsito, incluida la asistencia inmediata a las víctimas, la notificación a las autoridades correspondientes y la coordinación con los servicios de emergencia.

Apoyo psicológico: Brindar apoyo psicológico a los trabajadores y sus familiares que sean víctimas de accidentes de tránsito, ya que estos eventos pueden tener un impacto psicológico importante.

Seguro de accidentes: asegúrese de que los empleados tengan acceso a un seguro de accidentes que cubra los gastos médicos y la compensación por las lesiones sufridas en accidentes laborales.



PROTOCOLO DE ATENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Objetivo: Garantizar una respuesta rápida y eficaz a los accidentes de tráfico para proporcionar asistencia inmediata a las víctimas, notificar a las autoridades pertinentes y coordinar con los servicios médicos de emergencia.

Paso 1: Seguridad y Evaluación Inicial

1.1. Asegurar la seguridad: Detener los vehículos involucrados en un lugar seguro y activar las luces de emergencia para evitar riesgos adicionales.

1.2. Evaluar la situación: Determine la gravedad del accidente y el número de víctimas. Proporcione primeros auxilios básicos si es posible y seguro hacerlo.

Paso 2: Notificación a las Autoridades

2.1. Llamar a la policía: Comunicarse con la policía local o la autoridad de tránsito correspondiente para notificar el accidente y proporcionar detalles precisos, como ubicación y número de vehículos involucrados.

2.2. Proporcionar información: Colabore con la policía y brinde detalles de los vehículos, conductores y testigos, si los hay.

Paso 3: Coordinación con los Servicios Médicos de Emergencia

3.1. Llamar al servicio de emergencia: Marque el número de emergencia médica (por ejemplo, 911) para solicitar asistencia médica de urgencia. Proporcione información sobre el accidente y el número de víctimas.

3.2. Proporcionar primeros auxilios: Si está capacitado, brinde primeros auxilios avanzados a las víctimas según sea necesario, manteniendo la seguridad personal.

Paso 4: Protección y Control de la Escena

4.1. Proteger la escena: Establezca medidas de seguridad, como conos o señales de advertencia, para proteger la escena del accidente y evitar más colisiones.

4.2. Controlar el tráfico: Dirija el tráfico de manera segura alrededor del accidente si es posible.

Paso 5: Recopilación de Información

5.1. Documentar el accidente: Tome fotografías de la escena y los vehículos involucrados. Registre la información de contacto de los testigos y obtenga sus declaraciones.



PROTOCOLO DE ATENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Paso 6: Asistencia a las Víctimas

- 6.1. Mantener la calma: Brinde apoyo emocional a las víctimas y mantenga la calma para reducir el estrés en la escena.
- 6.2. Evacuación segura: Si es necesario, colabore con los servicios médicos para evacuar a las víctimas de manera segura y eficiente.

Paso 7: Notificación a las Autoridades de Tránsito

- 7.1. Completación de reporte: Complete cualquier reporte requerido por la autoridad de tránsito o la policía.
- 7.2. Entrega de documentos: Proporcione los documentos y la información necesaria a las autoridades según las regulaciones locales.

Paso 8: Seguimiento y Asesoramiento Legal

- 8.1. Facilitar el seguimiento: Proporcione información a las víctimas sobre cómo proceder legalmente y obtener asesoramiento legal si es necesario.

Este protocolo de atención de accidentes de tráfico debe ser implementado por personal capacitado y seguirse rigurosamente en caso de un accidente. La seguridad de las víctimas y la cooperación con las autoridades y los servicios médicos de emergencia son fundamentales para una respuesta efectiva.

EDWIN GALINDO
Representante legal

Fecha de elaboración: Fecha: 23-08-2023

Informe de investigación de accidentes de tránsito

FORMATO INFORME DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO	
CÓDIGO: _____	VERSIÓN: _____
FECHA DE APLICACIÓN: JULIO DE 2023	
1. Nombres y Apellidos de quien levanta la información: _____	
2. Cargo/Dependencia: _____ 3. Fecha en que se levanta la información: _____	
INFORMACIÓN GENERAL DEL EVENTO	
A. 1 Dirección _____	A. 2. Fecha _____
A. 3. Hora del evento _____	
Marque con una X según corresponda	
A. 4. Tipo Incidente (casi accidente): <input type="checkbox"/> Accidente: <input type="checkbox"/> A. 5. Gravedad del accidente: Solo daños <input type="checkbox"/> Con heridos <input type="checkbox"/> Con muertos <input type="checkbox"/>	A. 6. Clase de accidente: Choque <input type="checkbox"/> Atropello <input type="checkbox"/> Volcamiento <input type="checkbox"/> Caída ocupante <input type="checkbox"/> Incendio <input type="checkbox"/> Otro, <input type="checkbox"/> Cual? _____
A. 7. Actividad misional /lugar: Frente de obra <input type="checkbox"/> Sede operativa <input type="checkbox"/> Sede de producción <input type="checkbox"/> Sede administrativa <input type="checkbox"/> Desplazamiento hacia frente de obra/ sedes de la UAERMV/ estación de gasolina/residencia, otros lugares <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>	
A. 8. Hubo presencia de aseguradora? SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Cuál: _____ A. 9. Hubo presencia de Agente de tránsito SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N° del agente de tránsito (si aplica) _____ A. 10. Nombres y Apellidos del agente de tránsito (si aplica) _____	
INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES Y VEHÍCULOS	
Datos del vehículo	
B. 1. Marque con una x según sea el caso Vehículo Propio <input type="checkbox"/> Vehículo de tercero <input type="checkbox"/> Vehículo externo <input type="checkbox"/>	
B. 2. Placa: _____	B. 6. Descripción de los daños _____
B. 3. N° Interno: _____	
B. 4. Tipo de vehículo o maquinaria _____	
B. 5. Kilometraje u horómetro: _____	B. 7. Costo estimado de la reparación: _____
Datos del conductor u operario	
B. 8. Nombres y Apellidos: _____ B. 9. Cédula de ciudadanía: _____ B. 10. Categoría de la licencia de conducción _____ B. 11. Número de contacto: _____ B. 12. Horas laboradas antes del accidente _____	
Marque con una x según sea el caso B. 13. Tipo de empleado: <input type="checkbox"/> Trabajador oficial <input type="checkbox"/> Afiliado partícipe <input type="checkbox"/> Contratista <input type="checkbox"/> Externo <input type="checkbox"/> Otro	
INFORMACIÓN DE LAS VICTIMAS	
Víctima 1	
C. 1. Nombres y Apellidos _____ C. 2. Cédula de ciudadanía _____ C. 3. Número de contacto _____ Marque con una x según sea el caso C. 4. La víctima es: <input type="checkbox"/> Servidor público <input type="checkbox"/> Ninguna, fue un incidente <input type="checkbox"/> Contratista <input type="checkbox"/> Herido <input type="checkbox"/> Externo <input type="checkbox"/> Muerto	
C. 6. Tipo de actor vial: <input type="checkbox"/> Conductor <input type="checkbox"/> Pasajero/Acompañante <input type="checkbox"/> Peatón <input type="checkbox"/> Ciclista <input type="checkbox"/> Motociclista <input type="checkbox"/> Otro	
C. 7. Descripción de las lesiones: _____ C. 8. Tipo de atención médica _____ C. 9. Centro médico de atención _____ C. 10. Días de incapacidad _____	
Víctima 2	
C. 11. Nombres y Apellidos _____ C. 12. Cédula de ciudadanía _____ C. 13. Número de contacto _____ Marque con una x según sea el caso C. 14. La persona involucrada es: <input type="checkbox"/> Servidor público de la UAERMV <input type="checkbox"/> Ninguna, fue un incidente <input type="checkbox"/> Contratista de la UAERMV <input type="checkbox"/> Herido <input type="checkbox"/> Externo <input type="checkbox"/> Muerto	
C. 16. Tipo de actor vial: <input type="checkbox"/> Conductor <input type="checkbox"/> Pasajero/ Acompañante <input type="checkbox"/> Peatón <input type="checkbox"/> Ciclista <input type="checkbox"/> Motociclista <input type="checkbox"/> Otro	
C. 17. Descripción de las lesiones: _____ C. 18. Tipo de atención médica _____ C. 19. Centro médico de atención _____ C. 20. Días de incapacidad _____	

ANÁLISIS DE CAUSAS PROBABLES		
D.1. Factor Humano (Conductor - Peatón - Pasajero - Ciclista - Motociclista)		
Causa(s) probable (s)		
D.2. Factor Vehículo		
Causa(s) probable (s)		
D.3. Factor Vía		
Causa(s) probable (s)		
D.4. Factor Ambiente		
Causa(s) probable (s)		
D.5. Factor Empresa		
Causa(s) probable (s)		
HIPOTESIS Y CAUSAS BASICAS		
PLAN DE ACCIÓN		
De acuerdo con las causas identificadas plantear acciones para mitigar y prevenir el riesgo		
Acción a ejecutar	Responsable	Fecha de ejecución
RECOMENDACIONES Y OBSERVACIONES		
De acuerdo a la investigación se requiere remitir copia del informe a Secretaría General o a la supervisión del contrato para que determine el inicio o no de proceso disciplinario?		
		<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Otras recomendaciones u observaciones:		
ANEXOS Y FIRMAS		
Relación de anexos		
<input type="checkbox"/> Registro fotográfico	<input type="checkbox"/> Declaración de involucrado (s)	<input type="checkbox"/> IPAT
<input type="checkbox"/> Plano/croquis	<input type="checkbox"/> Declaración de testigos	<input type="checkbox"/> Copias documentos vehículo
<input type="checkbox"/> Copia documentos conductor	<input type="checkbox"/> Formato preoperacional	<input type="checkbox"/> Otros
<input type="checkbox"/> Reporte GPS		Cuál? _____
Responsables de la investigación		
Nombres y apellidos	Empresa/Cargo	Firma

Fuente: Elaboración propia

Programa anual como mecanismo para promover la mejora auditoría interna para asegurar la implementación de las acciones previstas en el PESV de conformidad con lo establecido en la ley. Estos son los principales aspectos del mecanismo:

- Planificar y realizar auditorías internas con personal calificado para asegurar el cumplimiento de las actividades previamente planificadas utilizando técnicas de auditoría adecuadamente definidas.

- Determinar el alcance y frecuencia de las auditorías internas para detectar incumplimientos de la normativa aplicable PESV.

- Garantizar que los propietarios de procesos cierren los ciclos de revisión rápidamente y tomen acciones correctivas efectivas para abordar las causas fundamentales de problemas reportados.

- Seguimiento de los resultados de las auditorías internas y de subcontratistas.

- Proporcionar información adicional para determinar si las actividades realizadas en PESV cumplen con las leyes y regulaciones.

- La dirección y el departamento de seguridad y salud laboral son los responsables de organizar y preparar estas auditorías.

La Comisión de Seguridad Vial revisa, analiza y monitorea los resultados generales y específicos de la revisión y determina medidas, próximos pasos y estrategias.

1. La seguridad vial es una parte fundamental de los negocios, ya que afecta la vida de los empleados, la reputación de la empresa y los costos operativos.
2. El proceso de desarrollo del modelo estratégico de seguridad vial permitió identificar riesgos y vulnerabilidades específicas que enfrenta ATS SAS en sus actividades de transporte.
3. Para hacer frente a los riesgos identificados, se han desarrollado métodos y procedimientos operativos especiales que brindan instrucciones claras a los empleados y promueven una cultura de seguridad vial.
4. La formación y sensibilización de los empleados juegan un papel clave en la implementación efectiva del modelo. Se debe enfatizar la importancia de la seguridad vial en toda la organización.
5. La implementación de tecnología como sistemas de seguimiento y telemetría puede mejorar el seguimiento de las operaciones y permitir decisiones más informadas.
6. La seguridad vial debe ser un proceso en constante evolución. ATS SAS debe establecer métricas para evaluar el desempeño del modelo y la mejora continua.
7. ATS SAS debe trabajar en estrecha colaboración con las autoridades de transporte y la comunidad local para promover la seguridad vial y resolver problemas específicos.
8. La implementación de un modelo estratégico de seguridad vial no solo reduce el riesgo y aumenta la seguridad de los empleados, sino que también puede resultar en menores costos operativos y una mayor satisfacción del cliente.

9. La alta dirección de ATS SAS debe apoyar firmemente la implementación del modelo y demostrar un compromiso continuo con la seguridad vial. 96
10. Durante el proyecto se aprendieron importantes aprendizajes sobre la importancia de la planificación, la comunicación y la flexibilidad en la implementación del modelo estratégico de seguridad vial.

La alta dirección es responsable de la implementación del plan estratégico de seguridad vial en colaboración con todas las personas directa e indirectamente involucradas.

Deberán evaluar la información, políticas y procedimientos del PESV establecidos en sus funciones diarias para identificar áreas de mejora.

El plan de capacitación debe ser seguido estrictamente, debido a que la empresa realiza actividades logísticas continuas y existe el riesgo de que cambien los cronogramas del plan de trabajo acordado.

Comunicar y capacitar al personal sobre los pilares de la Resolución 1565 de 2014. La empresa debe elaborar un conjunto de indicadores que permitan evaluar su seguridad vial en base a evidencia objetiva.

La gestión de los contratistas de mantenimiento de vehículos se puede coordinar con los procedimientos del SGSST; Incluso podría considerar estandarizar la documentación PESV a través de SGSST.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021). Plan Departamental de Seguridad Vial y movilidad de Norte de Santander. <https://www.nortedesantander.gov.co/#/inicio>

Alvarado & De pablos, (2020). Análisis de las políticas de Seguridad Vial incluidas en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. Especialista en Gerencia en Riesgos Laborales. Corporación Universitaria Minuto de Dios UNIMINUTO.

Correa, G. (2019). Plan Estratégico de Seguridad Vial para el Cantón Colta. Trabajo de titulación. Ingeniero de Gestión de Transporte. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Facultad de Administración de Empresas. Riobamba, Ecuador.

DANE, D. a. (2014). Departamento administrativo nacional de estadística DANE. Obtenido de clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas adaptada para Colombia: <https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIURev31AC.pdf>

Decenio de acción para la Seguridad vial.(2021). Plan mundial decenio de acción para la seguridad vial. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_27&download=true

Decreto Ley 2106. (2019). “Por el cual se dictan normas para simplificar, 99
suprimir y Reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la
administración pública”. Bogotá, D.C. Colombia: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Hernández, Méndez, & Mendoza. (2014). El portal de la tesis.
<https://recursos.ucol.mx/tesis/investigacion.php>

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2021). Cifras año en curso.
<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

Organización Mundial de la Salud. (2021). Traumatismos causados por el tránsito y
discapacidad. https://www.paho.org/bra/dmdocuments/accidentes_discapacidad_WEB.pdf

Decreto 1443 del 31 de julio de 2014, Disposiciones para la implementación del Sistema
de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). Ministerio de Trabajo. Recuperado el
19 de junio de 2015 de: [http://www.mintrabajo.gov.co/normatividad-julio-decretos-2014/3700-
decreto-1443-del-31-de-julio-de-2014.html](http://www.mintrabajo.gov.co/normatividad-julio-decretos-2014/3700-decreto-1443-del-31-de-julio-de-2014.html)

Decreto 2851 del 6 de diciembre de 2013, Reglamentación de la Ley 1503 de 2011,
Acciones y procedimientos en materia de seguridad vial. Ministerio de Salud y Protección Social,
Ministerio de Educación Nacional y Ministerio de Transporte. Bogotá, Colombia. Recuperado el
19 de junio de 2015 de:
<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2013/Documents/DICIEMBRE/06/DECRET>

Decreto 472 de 17 de marzo de 2015, Reglamento de graduación de multas por infracción a las normas de seguridad y Salud en el Trabajo y Riesgos Laborales. Ministerio de Trabajo. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de:

<http://www.mintrabajo.gov.co/normatividad-marzo-decretos-2015/4322-decreto-472-del-17-de-marzo-de-2015.html>

Decreto Ley 019 del 10 de enero de 2012, Entre otras disposiciones se reglamenta la Revisión periódica de los vehículos. Presidente de la República de Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45322>

Gobierno Vasco, Departamento de Seguridad. (2015). Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015 -2020. Recuperado de: https://www.trafikoa.net/wps/wcm/connect/02707600472ef522871297f64d0fa320/PLAN2020_CAST.pdf?MOD=AJPERES

Hidalgo E, Campuzano J, Rodríguez JM, Becerril L, Reséndiz H, Sánchez H, 2010. Recuperado en:

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S00363634201000060004

Hijar M. El crecimiento urbano y sus consecuencias no planeadas. El caso de los

atropellamientos. Citado en: Knul F, Nigenda G, Editors. Caleidoscopio de la salud. 101
México: Funsalud; 2003. pp. 89-97.

http://www.ccs.org.co/salaprensa/index.php?option=com_content&view=article&id=516:accidentalidadvial&catid=296&Itemid=830

Rojas, M. (s.f.). *¿Tengo Que Hacer El PESV? (Plan Estratégico De Seguridad Vial)*.
Obtenido de Safe Mode Blog Empresarial:

<https://smsafemode.com/blog/tengo-que-hacer-pesv-plan-estrategico-seguridad-vial/>

Pruebaderuta.com. (s.f.). *¿Cuál es el límite de velocidad en Colombia?* Obtenido de
Pruebaderuta.com:

<http://www.pruebaderuta.com/cual-es-el-limite-de-velocidad-en-colombia.php>

Castillo, D. A. (2015). *Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de tránsito en Colombia*. Obtenido de www.medicinalegal.gov.co:
<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49523/Accidentes+de+transporte+primera+parte.pdf>

Juzto, O. L. (24 de Marzo de 2023). *Accidentalidad en Colombia: cifras, causas y prevención*. Obtenido de JUZTO:

<https://juzto.co/blog-legal/accidentalidad-colombia/>

Icontec Internacional (2012). GTC-45 Guía Técnica Colombiana para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional, Bogotá, Colombia.

Icontec. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: 102
<http://tienda.icontec.org/brief/GTC45.pdf>

Izquierdo JDD, Torres RD. Hacia una sociología de la seguridad vial: del "factor humano" al "factor social". Praxis sociológica, 2009. p.13. Citado el 20 de julio de 2011. Recuperado el 15 de junio de 2015 en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3411515>

Izquierdo JDD, Torres, R. 2005. Nueva Cultura Sistémica de la Seguridad Vial: Hacia el Control Social del Tráfico. Citado en: Hacia una Seguridad Sostenible: Una estrategia para todos. Revista Técnica de la Asociación Española de la Carretera. p.148. Madrid.

Justo Sierra, Francisco (2010). Los defectos viales y sus probables consecuencias. ANI. Academia Nacional de Ingeniería, pp – 8-10.

Ley 1383 del 16 de marzo de 2010, Por la cual se reforma la ley 769 Código Nacional de Terrestre, y se dictan otras disposiciones. Congreso de la República. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de:
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1383_2010.html

Ley 1450 de junio 16 de 2011, Se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014. Congreso de Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=43101>

Ley 1503 de diciembre de 2011, Se promueve la formación de hábitos, 103 comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. . Congreso de Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de:

http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/01-ley-1503-de-2011_23015.pdf

Ley 1523 del 24 de abril de 2012, Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones. Congreso de la República. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=47141>

Ley 1562 de julio de 2012, Modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional. Congreso de la República. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley156211072012.pdf>

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones . Congreso de la República. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <https://comision6senado.files.wordpress.com/2014/08/ley-1702-de-20131.pdf>

Márquez Díaz, Luis Gabriel, Metodología para valorar los costos externos de la accidentalidad en proyectos de transporte. Ingeniería Universidad de Bogotá. Ed. Pontificia

Mockus A. Armonizar (1995-1997) Ley, moral y cultura. Cultura ciudadana, prioridad de gobierno con resultados en prevención y control de violencia en Bogotá. [Inédito]. Disponible en: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=362225>

Organización Mundial de la Salud (2009) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009. Organización Mundial de la Salud. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/es/

Organización Mundial de la Salud (2013) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de acción. Organización Mundial de la Salud. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1

OSHAS 18001:2007, Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional. OSHAS. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <http://www.osha-bs8800-ohsas-18001-health-and-safety.com/>

Pinzón, Diana P., Alarcón B, Paola Andrea. (2012) Diseño de un Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo elaborado para la empresa Surtiboraster basado en la Guía GTC-45. Tesis de Grado. Universidad ECCI. Bogotá.

asociada a los accidentes de tránsito en los peatones en el Perú: intervenciones que pueden funcionar. Rev. Perú Med. Exp. Salud Pública, 2010 - 2011 Jul 21. Disponible en: http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200014&script=sci_abstract

Resolución 1565 del 6 de junio de 2014, Se expide la Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Ministerio de Transporte. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: http://www.transitobogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/03-resolucin-1565-guia-para-pesv_23017.pdf

Resolución 2273 del 6 de agosto de 2014, Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones. Ministerio de Transporte. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=5>

Resolución 2400 del 22 de mayo de 1979, Por la cual se establecen algunas disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad en los establecimientos de trabajo. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: http://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/resolucion_mintrabajo_rt240079.htm

Seguridad Vial en Colombia, Avances y Retos (Octubre 28 de 2014) Portafolio.co, Economía

Recuperado de: <http://www.portaflio.co/economia/seguridad-vial-colombia-avances-retos>.

106

Seguros de Riesgos Laborales SURAMERICANA S.A. (03 de Febrero de 2014). ARL-SURA. Recuperado de ARL-SURA: <http://www.arlsura.com/index.php/noticias/173-noticias/2081-los-3-momentos-del-riesgo-publico>

Sivak M, Tsimhoni O. Improving Traffic Safety: conceptual considerations for successful action. Citado en: Journal of Safety Research 2008; p.39. Trujillo Pons, Francisco (2013). La prevención de riesgos laborales en el transporte por carretera de mercancías peligrosas. Ed. Atelier. España.

Universidad Nacional Abierta y a Distancia. (2013). Programa Ingeniería Industrial. Pamplona: Universidad Nacional Abierta y a Distancia.

Anexo 1. Encuesta a trabajadores

Propuesta de cuestionario para diagnóstico de situación en la empresa: Cuestionario para el trabajador

FECHA: _____

CIUDAD: _____

NOMBRES Y APELLIDOS: _____

Número de Identificación: _____

Ciudad: _____

Categoría de la licencia de conducción: _____

Fecha de Vigencia: _____

Edad: _____ Años

Género: Masculino _____ Femenino _____

Accidentes:

1. ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? Sí___ No ___

Describe brevemente las circunstancias:

2. Principales factores de riesgo con los que se encuentra:

- Distracción _____
- Velocidad _____
- Sueño/Fatiga _____
- Uso de alcohol o drogas _____
- Intolerancia _____
- No respetar señales de tránsito _____
- Mi propia conducción _____

FACTORES DE LOS VEHICULOS

- Mal estado
- Falta de mantenimiento
- Deficiencia sistema de seguridad ninguno

FACTORES EN LA VÍA Y ENTORNO

- Mal estado en la vía Ausencia de señales de tránsito Clima _____
Ninguno _____

- Estado de la infraestructura / vía mi vehículo _____
- La organización del trabajo _____
- Mi propia conducción _____
- Otros _____

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

- Intensidad del tráfico _____
- Condiciones climatológicas _____
- Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo _____
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.) _____
- Su propia conducción _____
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.) _____
- Otros conductores _____
- Estado de la infraestructura / vía _____
- Falta de información o formación en seguridad vial _____
- Otras _____

4. Concrete el riesgo que percibe



**FORMATO ENTREVISTA A PERSONAL PARA LA EMPRESA
ATS S.A.S**

1. Experiencia y Licencia

- ¿Cuántos años de experiencia tienes como conductor? _____
- ¿Tienes una licencia de conducir válida? _____ ¿Qué tipo? _____

2. Responsabilidades Clave

- ¿Cuáles crees que son las principales responsabilidades de un conductor en ATS S.A.S?

3. Cumplimiento y Seguridad

- ¿Puedes trabajar siguiendo horarios y plazos de entrega? _____
- ¿Cómo garantizas la seguridad durante tus viajes?

4. Habilidades Técnicas

- ¿Tienes conocimientos de mantenimiento de vehículos? _____
- ¿Cómo manejas situaciones de emergencia en la carretera?

5. Referencias y Preguntas Finales

- ¿Puedes proporcionar referencias laborales anteriores?

- ¿Tienes alguna pregunta sobre el puesto o la empresa ATS S.A.S?
