



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 1 de 67

PESV

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

**CAJA DE COMPENSACIÓN FAMILIAR DE
ARAUCA -COMFIAR**

Arauca – Arauca, Enero 2024



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 2 de 67

Contenido

Introducción al Desarrollo del presente PESV – Plan Estratégico de Seguridad Vial.	3
1. Antecedentes.....	6
1.1 Seguridad vial en el mundo.....	6
1.2 La seguridad vial en Colombia.....	9
1.3 Justificación	11
2. Marco Legal y Reglamentario.....	13
FASE 1. Diseño e implementación (Capítulo I de la Resolución 40595).....	17
3. Diseño e implementación	17
3.1 Líder del diseño e implementación (Paso1).....	17
3.2 Comité de seguridad vial (Paso 2).....	18
3.3 Política de seguridad vial (Paso 3).....	18
3.4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Paso 4)	19
3.5 Diagnóstico (Paso 5).....	22
3.6 Caracterización, evaluación y control de riesgos (Paso 6).....	27
3.7 Objetivos y metas del PESV (Paso 7).....	35
3.8 Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Paso 8)	35
Fase 2. Implementación y ejecución del PESV.....	44
3.9 Plan anual de trabajo (Paso 9).....	44
3.10 Competencias y plan anual de formación (Paso 10).....	45
3.11 Responsabilidades y comportamientos seguros (Paso 11)	47
3.12 Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Paso 12)	47
3.13 Investigación interna de siniestros viales (Paso 13)	49
3.14 Vías seguras administradas por la organización (Paso 14). No aplica.	49
3.15 Planificación de desplazamientos laborales (Paso 15)	49
3.16 Inspección de vehículos y equipos (Paso 16).....	51
3.17 Mantenimiento y control de vehiculos seguros y equipos (Paso 17).....	53
3.18 Gestión del cambio y gestión de contratistas (Paso 18)	60



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 3 de 67

3.19 Archivo y retención documental (Paso 19).....	60
Fase 3. Seguimiento por la Organización	60
3.20 Indicadores y reporte de autogestión (Paso 20)	60
3.21 Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Paso 21)	63
3.22 Auditoria anual (Paso 22).....	63
Fase 4. Mejora Continua del PESV	64
3.23 Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (Paso 23).....	64
3.24 Mecanismos de comunicación y participación (Paso 24).....	66
4. Conclusiones	67

Introducción al Desarrollo del presente PESV – Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El presente PESV, se diseñó, rigiéndonos con lo estipulado en la Resolución 40595 de 12 de julio de 2022, expedida por el Ministerio de Transporte con fecha, “Por la cual adopta metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 4 de 67

La Resolución 40595, está estructurada en 2 Capítulos, 4 Fases y 24 Pasos, según se relaciona a continuación:

Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV

Fase 1. Planificación del PESV

- Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV
- Paso 2. Comité de seguridad vial
- Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización
- Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo
- Paso 5. Diagnóstico
- Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos
- Paso 7. Objetivos y metas del PESV
- Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Fase 2. Implementación y Ejecución del PESV

- Paso 9. Plan anual de trabajo
- Paso 10. Competencia y plan anual de formación
- Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro
- Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales
- Paso 13. Investigación interna de siniestros viales
- Paso 14. Vías seguras administradas por la organización
- Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales
- Paso 16. Inspección de vehículos y equipos
- Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos
- Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas
- Paso 19. Archivo y retención documental

Fase 3. Seguimiento por la Organización

- Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV
- Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales
- Paso 22. Auditoría anual

Fase 4. Mejora Continua del PESV

- Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas
- Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación

Capítulo II. Metodología para verificación de la implementación del PESV

- Etapas 1. Esquema de visitas de verificación
- Etapas 2. Planificación de la visita de verificación
- Etapas 3. Lista de verificación
- Etapas 4. Realización de la visita de verificación
- Etapas 5. Acta o informe de la visita de verificación



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 5 de 67

A continuación, se transcribe textualmente de la Resolución 40595 los siguientes apartes:

“Capitulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV

Para el diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial, Corporación se ubicará en alguno de los tres (3) niveles: básico, estándar o avanzado, de acuerdo con su misionalidad y tamaño. La ubicación en uno de los mencionados niveles le determinara los pasos aplicables de conformidad con lo definido en esta metodología”

También copiamos de la Resolución 40595 la Tabla 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización.

Tabla 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores,	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores,
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores,	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores,
	3. Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores,	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,

Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta el número de conductores que posee La Corporación, se ubica en el Nivel Básico de Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Por lo anterior, en el presente documento, se desarrollan 18 Pasos.

Se excluyen los siguientes seis (6) pasos, que solo aplican para los otros 2 niveles:

1. Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para nivel estándar y avanzado).
2. Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para el Nivel Avanzado).
3. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el Nivel Estándar y Avanzado).
4. Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el Nivel Estándar y Avanzado)



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 6 de 67

5. Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el Nivel Estándar y Avanzado)
6. Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Aplica para el Nivel Avanzado)

1. Antecedentes

1.1 Seguridad vial en el mundo

La pérdida anual de cerca de 1,35 millones de vidas en las vías ha visibilizado la siniestralidad vial como partícipe de los daños generados a la salud pública y al desarrollo mundial, en especial, en los países de bajos y medianos ingresos. Esta situación fue evidenciada en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, en el cual la Organización Mundial de la Salud (OMS) señala que las lesiones generadas en siniestros viales son inaceptables y evitables (OMS, 2004).

En virtud de lo anterior, y con el fin de atender esta problemática, dicha organización identificó la necesidad de reconocer la vulnerabilidad del cuerpo humano, la falibilidad inherente a los seres humanos y la corresponsabilidad de diferentes agentes en la seguridad vial.

Al respecto, el citado documento destaca que la adopción de un enfoque sistémico enmarcado en las anteriores consideraciones, así como en acciones enfocadas en el entorno, vehículos y actores viales fue el soporte de algunos países para alcanzar reducciones drásticas en el número de víctimas. Así las cosas, dicho informe emite recomendaciones basadas en estas experiencias con el fin de reducir los impactos negativos ocasionados por la siniestralidad vial (OMS, 2004).

La importancia de esta problemática se reitera en el año 2009 a partir del pronóstico realizado por la OMS, que prevé que para el 2030, las muertes por traumatismos en siniestros viales pasarían de ser la décima causa a ser la quinta causa de mortalidad. Lo anterior, en el marco del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*, evaluación integral en la que la OMS expone los avances logrados en virtud de las recomendaciones emitidas en el año 2004 (OMS, 2009).

Si bien, se evidenció un creciente interés en la seguridad vial por parte de los gobiernos, la inatención, por parte de algunos países, de elementos fundamentales como la gestión de la velocidad, el uso del casco, el uso del cinturón de seguridad, el consumo de alcohol, así como debilidades institucionales y limitaciones en los datos, evidenció la necesidad de implementar esfuerzos mayores en la materia (OMS, 2009).

Es así, como en el año 2010, la Asamblea General de Naciones Unidas proclama el periodo 2011- 2020 como el *Decenio de acción para la seguridad vial* con el objetivo de reducir las cifras de fallecimientos en siniestros viales. Con este fin, solicita a la OMS la

preparación de un plan de acción del decenio para orientar a los países en la consecución del objetivo.

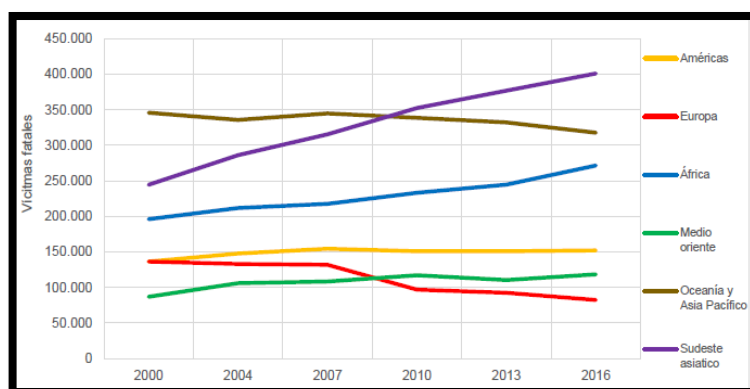
Dicho plan fue promulgado en el 2011 y con base en el enfoque denominado Sistema Seguro, detallado más adelante, se plantearon acciones orientadas al desarrollo de un sistema adaptado al error de las personas y a la vulnerabilidad del cuerpo humano. Con este fin, se instó a los países a trabajar en los pilares de gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, vehículos y usuarios de vías más seguros y respuesta tras los siniestros.

Esta necesidad de proteger a los actores viales fue respaldada por la *Agenda 2030 para el desarrollo sostenible* a través de la cual se definen 17 objetivos y 169 metas que tienen como fin velar porque todos los seres humanos puedan disfrutar de una vida próspera y plena. Así, en materia de seguridad vial, el objetivo de desarrollo sostenible número 3 busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos, para lo cual planteó reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros viales para el año 2020.

Posteriormente, la *Nueva Agenda Urbana* reafirmó los anteriores compromisos con la siniestralidad vial al instar a los gobiernos a adoptar medidas para la seguridad vial en la planificación de infraestructura para la movilidad, con el fin de cumplir el objetivo de lograr ciudades y asentamientos donde las personas puedan gozar de sus derechos y oportunidades. Así mismo, promueve la adopción del enfoque Sistema Seguro con especial énfasis en mujeres, jóvenes, niños y niñas, personas de edad y en condición de discapacidad.

Los anteriores esfuerzos han llevado a algunos países a adoptar medidas eficientes en la protección de la vida de los actores viales, convirtiendo a la región europea y de Océano Pacífico en referentes de seguridad vial (**Ilustración 1**).

Ilustración 1. Víctimas fatales como consecuencia de siniestros viales por regiones



Fuente: ANSV a partir de (OMS, 2020).



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 8 de 67

A pesar de los anteriores avances en política pública, las muertes y lesiones continúan siendo un importante problema de desarrollo y salud con grandes consecuencias sociales y económicas. Así, en el año 2019 las lesiones por siniestros viales correspondieron a la séptima causa de defunción en países de bajos ingresos, en los cuales, la tasa de mortalidad asociada a la siniestralidad vial es tres veces mayor a la presentada en los países de altos ingresos (OMS, 2020).

De acuerdo con la OMS, en dicho periodo perdieron la vida más de 115.000 adolescentes en siniestros viales. Al respecto, en la región de América estos siniestros son la segunda causa de muerte en jóvenes de 15 a 24 años (Organización Panamericana de la Salud, 2019).

Esta realidad fue reconocida y analizada en la *Tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial*, escenario en el cual los países coinciden en que el objetivo de desarrollo sostenible de seguridad vial solo puede lograrse a través de un mayor liderazgo nacional, aplicación de estrategias basadas en evidencias y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado.

En esta conferencia se proclama la *Declaración de Estocolmo* a través de la cual se exhorta a los estados miembros a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50 % entre el 2020 y 2030 de conformidad con el objetivo de desarrollo sostenible número 3. Entre otros aspectos, pide a los gobiernos asegurar el compromiso al más alto nivel político, establecer planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial e incluir el enfoque Sistema Seguro como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza mediante los siguientes elementos:

- Fortalecimiento de la capacidad institucional respecto a las leyes y su aplicación
- Seguridad de los vehículos
- Mejoras de la infraestructura
- Transporte público
- Atención después de siniestros
- Datos

Aunado a lo anterior, resuelve mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar los excesos de velocidad, para lo cual señala que esta gestión es vital para reducir el número de víctimas. Así mismo, pide asegurar normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad vial para todos los actores viales.

En virtud de la anterior Declaración, el periodo 2021-2030 es proclamado como el *Segundo decenio de acción para la seguridad vial* y se insta a la adopción de medidas para alcanzar en este decenio la meta de desarrollo sostenible, es decir, reducir en por lo menos el 50 % las muertes y lesiones causadas por siniestros viales.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 9 de 67

Al respecto, la OMS, a través del *Plan mundial para el decenio de acción de la seguridad vial 2021 - 2030* identificó acciones y mejores prácticas para prevenir los traumatismos causados por la siniestralidad vial. En general, este documento recomienda a los países desarrollar acciones en materia de ordenamiento territorial, infraestructura vial segura, vehículos seguros, comportamiento seguro y atención a las víctimas, posterior al siniestro.

Así mismo, reconoce la importancia de la investigación y la recopilación y análisis de datos, e identifica los siguientes requisitos para la implementación del enfoque sistema seguro: financiación, marco legal que contribuya a la seguridad vial, en especial, la armonización con los convenios y acuerdos de Naciones Unidas, gestión de la velocidad, fomento de la capacidad de los profesionales de seguridad vial, perspectiva de género en la planificación del transporte y adaptación de tecnologías al sistema de seguridad.

1.2 La seguridad vial en Colombia

En nuestro país, la Constitución Política de 1991 reconoce como fin esencial del Estado promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos allí consagrados, de tal forma que, entre otros aspectos, establece como deber de las autoridades proteger la vida de todas las personas residentes en Colombia.

En atención a este precepto constitucional, la seguridad de las personas se instauró como una prioridad esencial del sector transporte, siendo obligación de las autoridades de tránsito velar por el cumplimiento de este mandato. Así, las normas que regulan la circulación de los actores viales fueron definidas en consideración de la seguridad de los actores viales.

A pesar de la especial consideración otorgada a la seguridad a través de las normas orientadoras del sector transporte, en el año 2011 se identifica la siniestralidad vial como la primera causa de muerte entre los niños de 5 y 14 años y como la segunda causa de muerte de los adultos entre los 15 y 44 años. En dicho periodo, se evidencia con preocupación el incremento en el fallecimiento de los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

Ante esta problemática, Colombia avanza en la protección de la vida con la adopción de la seguridad vial como una política de Estado que debe trascender los planes y programas de los periodos gubernamentales. Para esto, define una estrategia que incorpora el diseño y construcción de infraestructura bajo criterios mínimos de seguridad, operación de vehículos con estándares de seguridad y el comportamiento seguro de los actores viales (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

Esta estrategia se concreta a través del *Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 (PNSV)* el cual, al reconocer la vida como valor máximo, incorpora acciones enfocadas en su protección y respeto. De forma particular, establece que la implementación de las



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 10 de 67

acciones del PNSV deben considerar el error humano con el fin de salvaguardar la vida, es decir, implementar un sistema perdonador.

La meta planteada en dicho documento fue la reducción del número de víctimas fatales en un 26 %, esto es, llegar a la cifra de 4.224 personas fallecidas en siniestros viales para el año 2021. Con este propósito, se definieron cinco pilares estratégicos sobre los cuales se concentrarían los esfuerzos en seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación a víctimas, infraestructura y vehículos.

En el año 2013, a través de la Ley 1682 la seguridad es definida como una característica que debe estar presente en la infraestructura de transporte, de tal forma que la mencionada ley dispone que dicha infraestructura debe atender a criterios de seguridad y a la visión de cero muertes en siniestros viales.

En este mismo año, se da un avance en el país determinante en la materia: la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial. Al respecto, la Ley 1702 de 2013 crea esta entidad y le asigna como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en las vías del territorio nacional.

Esta ley incorpora disposiciones adicionales enmarcadas en el propósito de combatir la siniestralidad vial. Así, entre otros aspectos, regula el Comité Operativo como instancia de articulación y coordinación de acciones entre entidades del sector transporte, los consejos territoriales como ámbitos de concertación entre el nivel local y nacional, el Consejo Consultivo de Seguridad Vial como órgano propositivo, de debate y de alineación y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) como instancia encargada de diagnosticar, analizar e investigar políticas, planes y estrategias de seguridad vial.

Posteriormente, en el año 2015, el país define una estrategia enfocada en la reducción de la siniestralidad vial, a partir de acciones dirigidas a la educación y control en el cumplimiento de normas de tránsito, mecanismos de control de vehículos, auditorías de seguridad vial, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito y tarifas de seguros de accidentes de tránsito acordes con la participación en las cifras de siniestralidad. Así mismo, se reconoce los sistemas inteligentes de transporte como elementos necesarios para reducir la siniestralidad (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

La importancia de la seguridad vial es reiterada por el Gobierno nacional, quien, ante las cifras de siniestralidad identificadas hasta el año 2017, define como objetivo del *Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*, la mejora de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 11 de 67

Este objetivo contempla diversas acciones para gestionar la seguridad, entre las que se encuentra la actualización del actual PNSV – Plan Nacional de Seguridad Vial¹, la aplicación de mejores prácticas en materia de regulación técnica vehicular, la adopción de especificaciones en materia de seguridad vial para la infraestructura carretera, el fortalecimiento del sistema de vigilancia en salud pública, la promoción del adecuado ejercicio de vigilancia y control, la actualización e implementación del modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción, entre otros. Las anteriores acciones encaminadas a la reducción del 21% de los fallecidos en siniestros viales para el año 2022, esto es, pasar de 6.718 fallecimientos en el año 2017 a 5.320.

En virtud de lo anterior, la Ley 1955 de 2019 a través de su artículo 96 insta a los municipios, distritos y áreas metropolitanas a formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible y segura, los cuales deben estar enmarcados en los objetivos de desarrollo sostenible. Al respecto, estos documentos de planeación deberán permitir el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad a partir de la gestión de la seguridad vial y la protección de la integridad de los usuarios.

Aunado a lo anterior, en el año 2019, se suscribe, con el Comité Empresarial de Seguridad Vial, el *Gran Pacto por la Seguridad Vial*, así como el *Pacto por la Seguridad Vial de Ciclistas*, suscrito con representantes de estos actores viales. En este mismo periodo, se suscribe el *Pacto por la Seguridad vial de niños, niñas y adolescentes* a través del cual se establecen acuerdos en torno a la ejecución de acciones en pro de la seguridad de esta población desde y hacia sus hogares y establecimientos educativos. La búsqueda del bienestar social y el crecimiento económico de las ciudades colombianas propició la formulación de lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional. Al respecto, la *Política nacional de movilidad urbana y regional* considera la reducción de la siniestralidad vial como elemento necesario para fortalecer la calidad de la movilidad.

En este sentido, dicha política de movilidad establece como línea de acción la reducción de muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial enfocada en tres principales acciones: (i) análisis de conductas contra la seguridad vial por parte de los actores viales, (ii) estándares técnicos de seguridad vial y (iii) mecanismos de evaluación idóneos para autorizar el ejercicio de conducción.

Finalmente, en 2021, Colombia suscribe el *Pacto Territorial por la Seguridad Vial en Colombia*, con el cual se establecen acuerdos en torno a la ejecución de acciones en pro de la seguridad vial de los actores más vulnerables y a la promoción de alternativas para un transporte seguro de todos los actores viales.

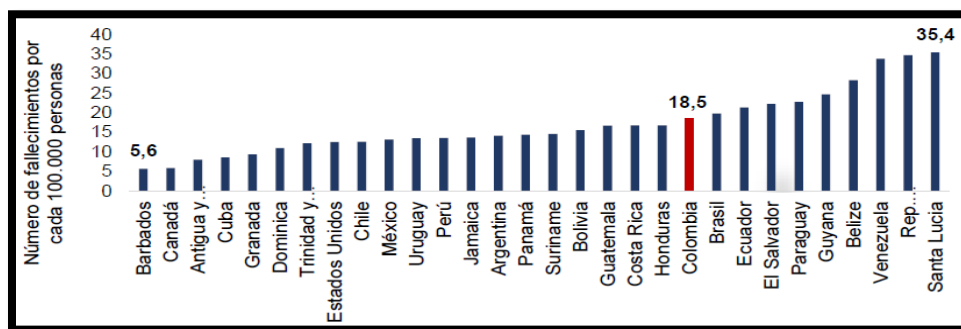
1.3 Justificación

¹ Decreto 1430 del 29 de Julio del 2022 “Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”

La anterior revisión de los esfuerzos de política pública realizados en los últimos años evidencia la importante dimensión que en la agenda internacional y nacional ha tomado la seguridad vial. No obstante, como se detallará más adelante, aún persisten dificultades que afectan la protección de la vida e integridad de los actores viales.

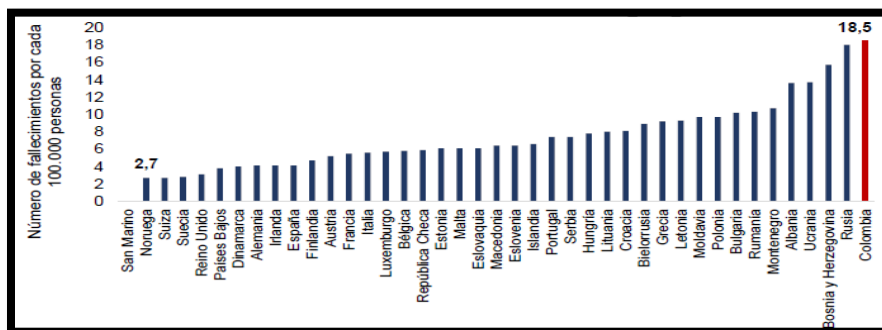
Al respecto, de acuerdo con las proyecciones de la OMS, en el año 2018, Colombia fue el décimo país con mayor tasa de fallecimientos en las vías entre los treinta países analizados en el continente americano (ver **Ilustración 2**). Así mismo, al contrastar la situación nacional con las cifras disponibles para los países de Europa, se evidencia el reto del país en relación con la reducción de vidas pérdidas en las vías (ver **Ilustración 3**).

Ilustración 2. Fallecimientos en siniestros viales por cada 100.000 personas en América, 2018



Fuente: (OMS, 2018).

Ilustración 3. Fallecimientos en siniestros viales por cada 100.000 personas en Europa y en Colombia, 2018



Fuente: (OMS, 2018).

Esta problemática deriva en afectaciones al bienestar y desarrollo de los habitantes de nuestro país, entre otros aspectos, por el sufrimiento emocional asociado a las lesiones graves o fatales de los siniestros y las afectaciones a la vida familiar, en sociedad y productividad. De acuerdo con la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda),



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 13 de 67

el costo anual de la siniestralidad vial en Colombia podría ser cercano a los 3,6 billones de pesos (Fasecolda, 2018).

Al respecto, a pesar de que el país ha avanzado en la consideración del enfoque sistema seguro en la gestión de la seguridad vial, en la actualidad, se carece de una adopción explícita de este enfoque que oriente el actuar de los diferentes corresponsables en la materia. Así mismo, se evidencia debilidad en la comprensión y atención de factores determinantes en la prevención de lesiones graves y fatales como son la gestión de la velocidad y el cumplimiento de normas.

Aunado a lo anterior, en materia de comportamiento, infraestructura, vehículos, atención a víctimas y gestión institucional, se evidencia la ausencia de buenas prácticas internacionales, reconocidas a nivel mundial por ser efectivas en la reducción de lesionados y fallecidos en las vías. Así mismo, se identifican retos en la obtención, procesamiento y divulgación de datos e investigación, aspecto determinante para soportar la planeación, diseño, implementación y evaluación de programas de seguridad vial.

Ante esto, y dada la dificultad de alcanzar las metas planteadas en años anteriores, se requiere una política que adopte un enfoque integral de seguridad vial orientado a la protección del ser humano y al reconocimiento y consideración de su vulnerabilidad. Esta política requiere ser materializada a través de un plan de acción enfocado en avanzar y aportar al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible ratificado a través de la Declaración de Estocolmo, esto es, reducir en un 50 % los fallecimientos producidos por la siniestralidad vial.

2. Marco Legal y Reglamentario

En el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, son relevantes las siguientes disposiciones legales y reglamentarias:

1. Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”,
“Artículo 1. Modificado por el artículo 16 de la Ley 1811 de 2016. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (...).”

2. Ley 1702 de 2013, “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”,
“Artículo 5. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 14 de 67

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una (sic) la acción multisectorial encaminada a reducir de (sic) víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial

Campañas de Prevención Vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros”.

3. Decreto Ley 2106 de 2019, “Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios en la administración pública”,

"Artículo 110. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así: Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST.

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 15 de 67

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

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función."

4. Ley 2050 de 2020, "Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito"

"Artículo 1. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV. Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto -Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue".

5. Decreto 1072 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo", "Artículo 2.2.4.6.4.

Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo.

El SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho sistema, la aplicación de las medidas de Seguridad y Salud en el Trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo.

Para el efecto, el empleador o contratante debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas, a través de la implementación, mantenimiento y mejora



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 16 de 67

continua de un sistema de gestión cuyos principios estén basados en el ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar y Actuar).

Parágrafo 1. El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) debe adaptarse al tamaño y características de la empresa; igualmente, puede ser compatible con los otros sistemas de gestión de la empresa y estar integrado en ellos.

Parágrafo 2. Dentro de los parámetros de selección y evaluación de proveedores y contratistas, el contratante podrá incluir criterios que le permitan conocer que la empresa a contratar cuente con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

5. Decreto 1252 de 2021, “Por el cual se modifica el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” .

“Artículo 1. Modifíquese el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

a) Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

“Artículo 2. Sustitúyase el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

(...)

Artículo 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación. (...) Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo –SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte.

La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizará por parte de las autoridades previstas en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte.

Para el caso del Sector Transporte, la verificación se realizará por las siguientes autoridades en el marco de sus competencias, de la siguiente manera:

a. Por la Superintendencia de Transporte a las empresas que pres-ten servicio público de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 17 de 67

b. Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasaje-ros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano.

Parágrafo. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado podrán optar por certificarse en la norma ISO 39001: Sistema de Gestión de la Seguridad Vial vigente o la norma que la modifique, adicione o sustituya, para acreditar el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para este efecto deberán contar con la respectiva certificación vigente.

FASE 1. Diseño e implementación (Capítulo I de la Resolución 40595)

3. Diseño e implementación

3.1 Líder del diseño e implementación (Paso1)

La Alta Gerencia de la Caja de Compensación Familiar de Arauca – COMFIAR, la cual está a cargo de Calixto García Rodríguez designa como Líder del diseño e implementación del PESV, a Johanini Amaris González identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 1.116.772.018, quien ocupa el cargo de Coordinador SG-SST dentro de la Corporación, vinculada por contrato laboral.

También será responsable de:

1. Diligenciar el reporte de autogestión anual del PESV
2. Los resultados de la medición de los indicadores del PESV
3. Velar por el cumplimiento de las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora continua del PESV.
4. Garantizar el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia de Seguridad Vial.
5. Comunicar a la Alta Dirección acerca del desarrollo y funcionamiento del PESV. Verificar la adecuada implementación del PESV a través de la planificación y desarrollo de auditorías internas, indicadores de gestión, análisis de resultados y los planes de acción pertinentes.
6. Asegurar que se promueva la toma de conciencia acerca de los riesgos identificados en materia de Seguridad Vial a todos los niveles de la Corporación.
7. Asegurar la existencia de los recursos necesarios para el buen funcionamiento del PESV.

La corporación ha definido el siguiente perfil, para el líder del PESV:

1. Técnico, Tecnólogo o Profesional en áreas: administrativas, contables, ingeniería, RH – Recursos Humanos, SST – Seguridad y Salud en el Trabajo o áreas afines.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 18 de 67

2. Tener o comprometerse a realizar formación en:
 - a. SV - Seguridad Vial
 - b. SST – Seguridad y Salud en el Trabajo

(Anexo 3) Memorando designación del Responsable del PESV

	MEMORANDO	CÓDIGO: PE-001 VERSIÓN: 01 FECHA: 23 de noviembre de 2023
No. 20230000101463		
PARA:	COORDINADOR SS-SST / JAMARIS	
DE:	DIRECTOR ADMINISTRATIVO SUPLENTE	
ASUNTO:	DESIGNACIÓN DEL RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL	
FECHA:	2023-11-09	

El presente documento tiene como propósito oficializar la designación del Responsable de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

El Director Administrativo Suplente de la Caja de Compensación Familiar de Arauca "COMFIAR" CALIXTO GARCÍA RODRÍGUEZ, designa como Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial a JORHANI AMARIS GONZÁLEZ quien independientemente a las responsabilidades de su cargo como Coordinador de Seguridad y Salud en el Trabajo en la Corporación, tendrá como responsabilidad y autoridad de acuerdo a lo estipulado en la Resolución 0505 de 2022:

- Velar por el cumplimiento de las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora continua del PESV.
- Garantizar el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia de Seguridad Vial.
- Comunicar a la alta Dirección acerca del desarrollo y funcionamiento del PESV.
- Verificar la adecuada implementación del PESV a través de la planificación y desarrollo de auditorías internas, indicadores de gestión, análisis de resultados y los planes de acción pertinentes.
- Asegurar que se promueva la toma de conciencia acerca de los riesgos identificados en materia de Seguridad Vial a todos los niveles de la Corporación.
- Asegurar la existencia de los recursos necesarios para el buen funcionamiento del PESV.

Se asocia adjunto con información del ciclo de planeación del PESV.

Atentamente,

CALIXTO GARCÍA RODRÍGUEZ
Director Administrativo Suplente

Página 2 de 2

3.2 Comité de seguridad vial (Paso 2) No aplica

La Corporación cuenta con 3 conductores con roles y responsabilidades asignadas, y por ser acreedor del nivel básico no le aplica este paso.

3.3 Política de seguridad vial (Paso 3)

	POLITICA DE SEGURIDAD VIAL	CÓDIGO: P-001 VERSIÓN: 04 FECHA: 18 de octubre de 2023 PÁGINA: 1 de 2
--	-----------------------------------	--

LA CAJA DE COMPENSACIÓN FAMILIAR DE ARAUCA "COMFIAR", como parte de nuestro compromiso con el bienestar y la seguridad de nuestros trabajadores y de la sociedad, tenemos el plan estratégico de seguridad vial como parte integral del sistema de gestión, con el fin primordial de asegurar la no ocurrencia de muertes o lesiones graves por accidentes de tráfico; dicho compromiso se refleja a través de las siguientes directrices:

- Cumplir estrictamente los requisitos legales relacionados con la seguridad vial, aplicables a las actividades de la Corporación.
- Garantizar la disponibilidad de vehículos seguros, tanto propios como contratados, para la operación de los procesos.
- Implementar estrategias de sensibilización y formación para fomentar en el personal la aplicación adecuada de las medidas de control relacionadas con la seguridad vial.
- Identificar, evaluar e intervenir los riesgos en los desplazamientos en rutas internas y externas, especiales de las colaboraciones.
- Asegurar las competencias necesarias y los recursos para la aplicación de los protocolos de atención a víctimas en caso de accidente.
- Destinar los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a esta política y garantizar la mejora continua del PESV.
- Asegurar la implementación eficaz de los programas de gestión de los riesgos viales, orientados al logro de los resultados esperados.

La política de seguridad vial, es de obligatorio cumplimiento por parte de todo el personal de la Corporación y los contratistas que realicen actividades bajo nuestro control, será revisada y actualizada como mínimo cada 3 años, y se aprobará por parte del Consejo Directivo.

Publicarse y Darse a los 18 días del mes de octubre de 2023.
Aprobado bajo Resolución AEI N°013 de 2023.

CALIXTO GARCÍA RODRÍGUEZ
Director Administrativo Suplente

Se permite la copia o el uso de cualquier parte o su totalidad siempre que se mantenga intacta esta leyenda.

(Anexo 4) Política de Plan Estratégico de Seguridad Vial



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 19 de 67

Divulgación de la Política de Seguridad Vial.

Dentro de los procesos de comunicación de la Corporación, se establecen diferentes mecanismos como:

- Correos masivos de información
- Circulares internas
- Redes sociales
- Utilización de las carteleras informativas
- Socialización a todo el personal vinculado y contratistas
- Campañas de sensibilización
- Capacitaciones programadas

Dichos espacios y canales de comunicación se establecen en la matriz de comunicaciones con código FT-GE-09.

**3.4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo
(Paso 4)**

	MATRIZ DE ROLES Y RESPONSABILIDADES	Código: FT-GM-59
		Versión: 01
		Fecha: 9 de mayo de 2023
ROL	RESPONSABILIDADES	COMPETENCIAS ESPECÍFICAS
Director Administrativo Suplente (Alta Dirección)	Garantizar el cumplimiento de los objetivos y políticas institucionales a través del cumplimiento del plan de desarrollo institucional.	-Título profesional Universitario con especialización en las áreas administrativas, económicas, jurídicas y afines. -Curso de 50 horas en SST -Examen Psicométrico -Capacitación en Seguridad Vial
	Gestionar de manera efectiva el Sistema Integrado de Gestión ISO 9001:2015, ISO 45001:2018. y el Decreto 1072 de 2015 capitulo 6 a través del cumplimiento de los requisitos legales asociados aplicables, reglamentarios y otros que adopte voluntariamente.	
	Asegurar mediante la revisión por la dirección y la rendición de cuentas que el Sistema Integrado de Gestión sea conveniente, adecuado y eficaz para la Corporación.	



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 20 de 67

Definir, asignar y aprobar los recursos financieros, técnicos, económicos y el personal necesario para el diseño, implementación, evaluación y mejora del Sistema Integrado de Gestión (Calidad - Ambiental - Seguridad y Salud en el Trabajo) y Seguridad Vial.

Realizar seguimiento a los indicadores de Gestión.

Asignar y comunicar las responsabilidades específicas en Seguridad y Salud en el Trabajo a todos los niveles de la Corporación.

Garantizar que, durante las etapas de contratación de servicios, productos, compra de insumos y obras se cumpla con los lineamientos del sistema de gestión y demás cumplimientos de índole legal para que no afecte los procesos de la Corporación.

Garantizar la protección y seguridad para los trabajadores.

Conocer y liderar el diseño e implementación del SG-SST de la Corporación.

Definir y firmar la Política de seguridad y Salud en el Trabajo, para garantizar la divulgación y la comunicación de la misma a la Corporación.

Garantizar el cumplimiento de la normatividad colombiana vigente aplicable en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Aprobar el plan de trabajo anual propuesto para el logro de los objetivos y política de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Garantizar el desarrollo de actividades de prevención de accidentes de trabajo y enfermedades laborales, así como de promoción de la salud en el SG-SST.

Garantizar que sea informado a todos los trabajadores y al COPASST sobre el desarrollo de todas las etapas del sistema del SG-SST, igualmente debe evaluar las recomendaciones emanadas para el mejoramiento del SGSST.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 21 de 67

Designar sus representantes para la conformación de los diferentes comités del SG-SST. Conocer los avances, resultados, operación y efectividad de las acciones emprendidas en Seguridad y Salud en el Trabajo.

Definir la Política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.

Asignar un responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y

conductas seguras en la vía.

Verificar en el momento de la adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que se cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.

Asegurar que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la Corporación.

Cumplir con las acciones y estrategias definidas en el Plan de Trabajo Anual enfocadas en el PESV.

Brindar atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la ley 2050 del 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 22 de 67

Realizar la revisión por la alta dirección con participación del responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Los demás roles asignados se encuentran contemplados dentro de la Matriz de Roles y Responsabilidades de la Caja de Compensación Familiar de Arauca – COMFIAR, con código FT-GM-59.

3.5 Diagnóstico (Paso 5)

La Corporación realiza una medición del estado actual de la seguridad vial para lo cual se toma como base toda la información referente a los vehículos que están vinculados y el personal vinculado con La Corporación, información que es analizada para determinar los riesgos a los que están expuestos al momento de realizar sus desplazamientos laborales ya que son actores viales activos y que por la naturaleza de la actividad principal desarrollada en La Corporación se encuentran expuestos en todo momento. Se hace necesario identificar como cada factor presente en el tránsito impacta en la seguridad vial. Con la elaboración e implementación del PESV, se busca reducir estos niveles de exposición identificando las fuentes del error generadas por el componente humano, mecánico y vial los cuales pueden contribuir al siniestro vial y de esta forma poder tomar acciones correctivas en las tres fases del siniestro vial:

- Antes del siniestro vial: Acciones que buscan disminuir la exposición a los riesgos o evitar que se produzcan.
- Durante el siniestro vial: Acciones que deben ser tenidas en cuenta, para que durante el suceso las consecuencias o efectos del mismo no sean tan severas.
- Después del siniestro vial: Acciones que se planean para evitar que las consecuencias del siniestro vial sean mayores o conlleven a la muerte y permita una recuperación efectiva a través de una mejor atención posterior al siniestro vial. (Merchán Pico, González Pérez & Noreña Aristizábal, 2011).

El diagnóstico de la Corporación lo podemos evidenciar en el formato FT-GM-62.

3.5.1 Identificación de la empresa

RAZÓN SOCIAL : Caja de Compensación Familiar de Arauca - COMFIAR

NIT : 800.219.488-8

CIUDAD : Arauca (Arauca)

DIRECCIÓN : Calle 22 #16-51

TELÉFONOS : 885 8000



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 23 de 67

No. DE SEDES : 9

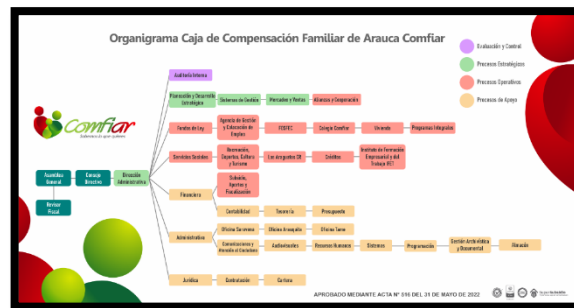
CLASE DE RIESGO : I, II, III y IV.

ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES : ARL Positiva Compañía de Seguros

ACTIVIDAD ECONÓMICA: 9329

La Caja de Compensación Familiar de Arauca – COMFIAR es una Corporación comprometida por brindar los mejores servicios integrales de calidad a la comunidad Araucana, con el objetivo de asegurar el bienestar social de todos los afiliados, familias y comunidad en general.

3.5.2. Estructura Organizacional



3.5.3 Personal Vinculado a la empresa

Para desarrollar su actividad principal La Corporación cuenta 228 personas vinculadas laboralmente, la descripción del personal se realiza en el Diagnóstico (formato FT-GM-62), diferenciando aquellos que ejercen la conducción dentro de las actividades laborales.

Se identifica que quienes presentan un nivel de riesgo alto en sus recorridos in itinere son los empleados que se transportan en motocicleta (189 trabajadores, es la cantidad de empleados que conducen motocicleta para su desplazamiento hacia y desde el sitio de trabajo), debido a que el medio de transporte automotor utilizado es la motocicleta y la exposición a un posible siniestro vial en la vía es alto, debido al tamaño del vehículo, diseño, a la menor estabilidad y visibilidad que presenta y porque carece de una carrocería que lo proteja.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 24 de 67

Respecto a los conductores que realizan sus desplazamientos en automóviles livianos in itinere (189 trabajadores cantidad de empleados que conducen motocicleta para su desplazamiento hacia y desde el sitio de trabajo), se percibe que son vehículos más seguros por diseño, tamaño, visibilidad y protección.

Es importante resaltar que las personas que ocupan un cargo que implique funciones de conducción deben capacitarse en técnicas de conducción y seguridad vial, lo que permite reducir la posibilidad de ser causantes de un siniestro vial.

La Corporación tiene vinculados 3 conductores que ocupan diferentes cargos, con los cuales se aplican los controles definidos en seguridad vial.

CARGO	ROL EN LA VIA	TIPO DE VEHICULO QUE CONDUCE	CANTIDAD	NIVEL DE RIESGO
AUXILIAR ADMINISTRATIVO - CONDUCTOR AGENCIA DE GESTIÓN Y COLOCACIÓN DE EMPLEO	Conductor	CARRO	1	IV
CONDUCTOR Y MENSAJERO	Conductor	CARRO Y MOTO	2	IV
CONDUCTOR Y MENSAJERO	Conductor	CARRO Y MOTO	2	IV
TOTAL			5	3

Se identifica que para los conductores que hacen parte de la Corporación, se controla el pago de los comparendos que puedan generarse, para evitar la reincidencia de este incumplimiento.

Parque Automotor.

La Corporación tiene vinculados 7 vehículos debidamente controlados para la ejecución segura de las actividades, cuentan con sus correspondientes documentos legales vigentes aspectos importantes para generar seguridad vial, para desarrollar su labor (en misión) deben utilizar las vías de la ciudad gran parte del día, también viajar a municipios vecinos. En el Diagnóstico cuyo formato FT-GM-62 se identificaron los vehículos de la Corporación:



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 25 de 67

TIPO	PLACA	MARCA	CAPACIDAD	MODELO	COLOR	NUMERO DE MOTOR	NUMERO DE VIN
Motocicleta	MAM54E	Suzuki	2 Kg/PSJ	2019	Negro	157FMI-3*B2X78179*	9FSNF41B1KC296596
Motocicleta	OY196D	Suzuki	3 Kg/PSJ	2015	Negro	157FMI-3*B2X45916*	9FSNF41B9FC264355
Automotor	HZZ-933	Toyota	5 Kg/PSJ	2015	Super blanco 2	2KDA506260	8AJFR22G9F4572741
Automotor	MVR-105	Toyota	5 Kg/PSJ	2021	Negro Mica	2GD-4958354	8AJKB3CD8M1629197
Automotor	URT-670	Toyota	5 Kg/PSJ	2021	Plata metálico	1KD-A601201	8AJFZ29GXF6178241
Automotor	IVW - 351	Volkswagen Crafter	1.63 Kg/PSJ	2016	Blanco Candy	CKU056002	WV1ZZZ2EZG6001010

De estos 7 vehículos, 1 buseta, 4 camionetas y 2 son motocicletas.

- Motocicleta

MODELO	CANTIDAD	AÑOS DE USO
2015	1	9
2019	1	5

Las motocicletas deben mantener el cumplimiento de la normatividad y con los requerimientos técnicos, que permiten brindar la seguridad requerida para sus ocupantes y para los demás usuarios de la vía por las cuales transitan.

- Vehículos Livianos y Camión

MODELO	CANTIDAD	AÑOS DE USO
2015	1	9
2016	1	8



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 26 de 67

2021	1	3
2021	1	3

Dentro del presupuesto y programación de pagos se encuentra la renovación del SOAT y la realización de las revisiones técnico mecánicas, de acuerdo a las fechas correspondientes para cada vehículo.

La Corporación en su Diagnóstico cuenta con el formato FT-GM-62, donde se relaciona las rutas que se utilizan con mayor frecuencia en los desplazamientos laborales, utilizadas constantemente teniendo en cuenta las actividades que desarrolla en sus diferentes procesos. En este formato se identifica el cargo que tiene, la persona que realiza la ruta, punto de partida y punto de llegada, frecuencia de los recorridos, kilómetros recorridos y el tipo de vehículo utilizado.

La Corporación está comprometida con la seguridad vial de sus colaboradores y de todos los actores viales, organizara capacitaciones generalizadas sobre el plan de emergencias viales, apoyado en la ARL para facilitar el acceso y tiempos para que todos puedan participar y adquirir conocimientos sobre todo lo relacionado con rutas de atención y su activación, protocolos, conocimientos básicos que se deben tener en cuenta para responder adecuadamente como primer contacto ante un siniestro vial, mientras que losservicios de salud llegan al lugar de los hechos. Está comprobado que de laayuda que se preste en los primeros minutos, depende en gran parte el pronóstico y la evolución de una persona lesionada, herida o afectada.

En el formato FT-GM-62 se relacionará el personal capacitado, tema de capacitación, elementos disponibles y dispuestos para la atención del siniestro vial y la realización de simulacros de atención de accidentes viales.

Ilustración 5. Ubicación de COMFIAR



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 28 de 67

Cantidad de empleados

TIPO	CANTIDAD DE EMPLEADOS
Directos	190
Contratistas	98
Total	288

Clasificación según rol dentro de la empresa

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	CANTIDAD
Administrativo	239
Operativo	49
Total	288

Vehículos con los que cuenta la corporación

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD
Automóviles	0
Camioneta	3
Camiones	2
Motos	2
Total	

Jornada de trabajo

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	JORNADA
Administrativo	239
Operativo	49

Todos los empleados de la Caja de Compensación Familiar de Arauca- COMFIAR, tienen relación con el riesgo vial, ya que deben desplazarse desde sus lugares de vivienda hacia el lugar de trabajo y viceversa (initinere) y esta movilidad la realizan ya sea como peatones, como pasajeros o comoconductores (motocicleta-automóviles- otros vehículos).

Identificación Riesgos



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 29 de 67

Como herramienta para identificar los riesgos a los cuales están expuestos todos los colaboradores, La Corporación determina realizar acompañamiento a los líderes de los procesos para identificar la percepción de los trabajadores en cuanto los riesgos en su movilización, tiempos, espacios, lugares, recorridos, generando posiblemente un siniestro vial.

2. Análisis de riesgos

Es necesario comprender la naturaleza del riesgo y sus características y para esto se consideran los factores de exposición y probabilidad utilizando la Matriz de identificación, valoración y tratamiento de riesgos viales, permitiendo establecer las prioridades a la hora de mitigar posibles riesgos e implementar las posibles soluciones en caso de que se concrete el riesgo.

https://intranet.comfiar.com.co/images/data/SGC/PROCESOSESTRATEGICOS/GCALIDAD/FORMATOS/MATRIZ_DE_RIESGOS_VIALES_PESV.xls

(Anexo 5) Enlace Matriz de identificación, valoración y tratamiento de riesgos viales

(Anexo 6) Procedimiento de gestión de riesgos

Con esta matriz lo que se busca es identificar las posibles amenazas que pueden afectar la seguridad en el proceso realizado por los conductores y los vehículos de la Corporación, para así generar un plan por anticipado que permita gestionar de manera adecuada dichos riesgos.

Clasificación de los riesgos identificados

Factor humano: Es el que mayor incidencia tiene en los accidentes de tránsito, al ser la persona la que toma las decisiones sobre el movimiento del vehículo, su mantenimiento y el uso que se le dé en las diferentes situaciones que se presentan en la vía.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 30 de 67

En el siguiente cuadro se pueden identificar los riesgos más determinantes:

ANÁLISIS DE RIESGOS		CÓDIGO	PESV-01
COMFIAR	Versión	01	01
COMFIAR	Fecha	27 de noviembre de 2023	

1. OBJETIVO

Disenar una herramienta práctica para identificar de manera continua los riesgos y oportunidades asociados al contexto y procesos de COMFIAR.

2. ALCANCE

El presente documento aplica teniendo en cuenta los resultados del análisis de las condiciones internas y externas, las partes interesadas y cada uno de los procesos del Sistema Integrado de Gestión de la organización. Las métricas a utilizar se deben actualizar por lo menos una vez al año o cada que se desarrolle un nuevo proceso al SIG.

3. TÉRMINOS

- **PROCESO:** Se define como "conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados"
- **RIESGO:** Efecto de incertidumbre, se caracteriza por referencia a eventos potenciales y consecuencias o la combinación de estos.
- **OPORTUNIDAD:** Acciones que llevan a la organización a la mejora del desempeño.
- **VALUACIÓN DEL RIESGO:** Proceso de evaluar el(los) riesgo(s) que surgen de un(los) peligro(s), teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes, y de decir si el(los) riesgo(s) es (son) aceptable(s) o no.
- **NIVEL DE RIESGO:** Magnitud de un riesgo resultante del producto del nivel de probabilidad por el nivel de consecuencia.
- **CONSECUENCIA:** Resultado, en términos de lesión o enfermedad, de la materialización de un riesgo, expresado cualitativa o cuantitativamente.
- **PROBABILIDAD:** Grado de posibilidad de que ocurra un evento no deseado y pueda producir consecuencias.

4. ACTIVIDADES DEL PROCESO

Existen varias metodologías para cuantificar el nivel de riesgo de los procesos relacionados con las diferentes actividades desarrolladas al interior de una empresa.

En el caso de COMFIAR, se adoptó una metodología que se ajusta a las condiciones operativas de la misma, que incluye factores que son comunes a diferentes metodologías enfocadas a distintos tipos de actividades, dentro de los cuales se encuentran el evento, causa, consecuencia, controles existentes, análisis, evaluación, tratamiento y análisis del riesgo residual.

4.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS

Las debilidades y amenazas del funcionamiento de la Corporación, relacionadas con el uso de la conducción y los desplazamientos en la vía, se evalúan para determinar cuáles podrían trabajar como riesgos, para generar acciones y fortalecer el desempeño a partir de la evaluación del nivel de riesgo y el establecimiento de controles.

La identificación de los riesgos por procesos se aplica teniendo en cuenta las actividades y procedimientos que se realizan en la organización. Durante la identificación de los riesgos por

Clasificación	Descripción	Específico
HUMANO	Alcohol y otras sustancias	conducir un vehículo bajo efectos de alcohol y otras sustancias
	Imprudencia del conductor	Realizar maniobras peligrosas e imprudentes mientras conduce
	Imprudencia de otro conductor	Maniobras peligrosas al conducir, no colocar direccionales
	Fatiga en la conducción	cansancio físico o agotamiento mental, visión borrosa
	Exceso de velocidad	sobrepasar los límites de velocidad establecidos y reglamentarios
	Falta de conocimiento de normas de tránsito	Desconocimiento en las normas del código nacional de tránsito

Factor ambiental: constituye el entorno, el ambiente por donde se transita, compuesto por el camino, la señalización y la infraestructura vial, también están incluidas las



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 31 de 67

condiciones meteorológicas. Estos tienen gran incidencia en la generación de siniestro vial o todo lo contrario de generar seguridad, pero van de la mano con la forma de actuar y las decisiones que tomen los actores viales.

Dentro de los riesgos más significativos tenemos los siguientes:

Clasificación	Descripción	Específico
AMBIENTAL	Lluvia	Lluvias continuas y torrenciales
	Niebla	nubes muy bajas a nivel del suelo que generan neblina
	Humo	vapor de agua por combustión, en los vehículos
	Ausencia señales de tránsito	Falta, insuficiencia de señales de tránsito en las vías
	Mal estado de la vía	Vías en mal estado para la movilidad
	Elevada congestión de la vía	Alta congestión vehicular en las vías
	Elementos en la vía	Elementos como peatones, animales, obstáculos en la vía

Factor vehicular: Está constituido por todos los vehículos que son utilizados por los diferentes actores viales para el desplazamiento de un lugar a otro. El mantenimiento y su buen funcionamiento son claves para generar seguridad en las vías y reducir la posibilidad de un siniestro vial, el no darles un uso adecuado y mantenimiento oportuno genera riesgos que pueden ser fatales.

A continuación, se describen los riesgos más relevantes:

Clasificación	Descripción	Específico
VEHICULAR	Estado del vehículo	Estado mecánico y de seguridad del vehículo no acorde con las condiciones requeridas
	Prestaciones del vehículo	Características del vehículo (motor, potencia, etc.), no acordes con las necesidades
	Frenos	Estado inadecuado de los frenos del vehículo



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 32 de 67

	Neumáticos	Neumáticos en mal estado
	Iluminación del vehículo	baja intensidad o avería en la iluminación del vehículo

Condiciones de trabajo: aspectos del trabajo que pueden generar posibles consecuencias negativas para la salud de los trabajadores y que pueden modular sus comportamientos, percepciones y emociones, lo que puede generar desconcentración, desatención, descoordinación, incrementando la posibilidad de tener un accidente o siniestro vial.

En el siguiente cuadro se pueden identificar algunos riesgos:

Clasificación	Descripción	Específico
CONDICIONES DE TRABAJO	Factores temporales	Intolerancia de los otros actores viales con los vehículos de la Corporación
	Psicosociales	estrés
	Relacionados con la salud	Enfermedades relacionadas con el trabajo
	Carga mental	procesar información y tomar decisiones
	Carga física	Horas extendidas de trabajo
	Entorno físico	Entorno de la vía

Factores naturales: Existe la probabilidad que diferentes trayectos viales se vean afectados por episodios naturales extraordinarios, un determinado fenómeno natural, de una cierta extensión, intensidad y duración, con potencial para causar daños a personas o al entorno.

A continuación, algunos riesgos naturales:

Clasificación	Descripción	Específico
NATURAL	Derrumbes Inundaciones	Movilización por vías



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 33 de 67

La identificación de los riesgos que afectan directamente las actividades de conducción y la gestión administrativa de la seguridad vial, se realiza de acuerdo a los parámetros definidos en el procedimiento de gestión de riesgos y la matriz de identificación, valoración y tratamiento de riesgos viales.

4. Tratamiento de los riesgos

De acuerdo a todos los riesgos descritos anteriormente y todo el análisis realizado se logra determinar acciones a seguir, algunas de ellas permitirán eliminar el riesgo, otras reducirlo o mitigarlo y modificar los factores de exposición y probabilidad.

Cada año se realizará la evaluación y control de estas acciones, para determinar su eficacia frente a los riesgos existentes o identificados, También se realizar una verificación de las acciones si en algún momento se llega a presentar un siniestro vial en el cual se vea involucrado un vehículo de COMFIAR, así como en los que se vea involucrado algún miembro de la Corporación y que se genere daño, lesiones o fatalidades.

También se debe contar con un cronograma y presupuestos asignados para los mantenimientos preventivos a los vehículos de forma oportuna y en algunas ocasiones mantenimientos correctivos si se requiere.

DESCRIPCIÓN	ACCIONES FRENTE AL RIESGO
alcohol y otras sustancias	1, Capacitación al personal en las consecuencias para la salud, multas y muerte por conducir bajo efectos del alcohol y otras sustancias
imprudencia del conductor	1. Capacitar al personal en Riesgo Publico 2. Mantener al Día los Números de Emergencia a Nivel Nacional. 3. Capacitación en seguridad vial.
Imprudencia de otro conductor	1. Capacitar al personal en Riesgo Publico 2. Mantener al Día los Números de Emergencia a Nivel Nacional. 3. Capacitación en seguridad vial.
fatiga en la conducción	Capacitación en autocuidado, pausas activas
exceso de velocidad	1. Capacitar al personal en Riesgo Publico 2. Mantener al Día los Números de Emergencia a Nivel Nacional. 3. Capacitación en seguridad vial.
falta de conocimiento de normas de transito	1, Cursos de manejo defensivo y preventivo 2, Capacitación en seguridad vial



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**


CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

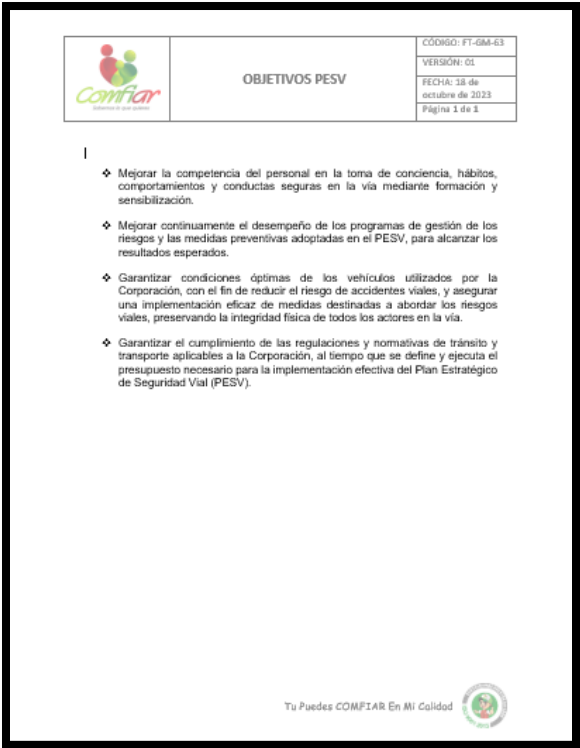
Página 34 de 67

Lluvia	1, Sensibilización en manejo de velocidades, distancias entre vehículos, utilización de señales luminosas. 2, concientización en no conducir cuando el tiempo es adverso
Niebla	1, Sensibilización en manejo de velocidades, distancias entre vehículos, utilización de señales luminosas. 2, Generar conciencia en no conducir vehículos cuando el clima es adverso
Humo	1, Realizar planes de mantenimiento y control de los mismo por medio de hojas de vida de vehículos
Ausencia señales de transito	1, Utilizar rutas de trabajo realizando una verificación y conocimiento de los trayectos
mal estado de la vía	1, Utilizar rutas de trabajo realizando una verificación y conocimiento de los trayectos
Elevada congestión de la vía	1, Utilizar rutas de trabajo realizando una verificación y conocimiento de los trayectos
Elementos en la vía	1, Capacitación en manejo defensivo y preventivo
Estado del vehículo	1, Realizar planes de mantenimiento y control de los mismo por medio de hojas de vida de vehículos
Prestaciones del vehículo	1, Utilizar lista de chequeos con las especificaciones técnicas y prestaciones del vehículo requeridas para mayor seguridad en la vía
Frenos	1, Realizar inspecciones preoperacionales todos los días
Neumáticos	1, Realizar inspecciones preoperacionales todos los días
Iluminación del vehículo	1, Realizar inspecciones preoperacionales todos los días
Factores temporales	1, Capacitar en conductas adecuadas en la vía enfatizando en la seguridad vial
psicosociales	1, Capacitar en manejo del estrés
Relacionados con la salud	1, Realizar exámenes ocupacionales de ingreso, periódicos, de egreso
carga mental	1, Realizar cronograma de actividades a realizar para ser conocidas con antelación
carga física	1, Realizar cronogramas y planes de trabajo
entorno físico	1, Capacitación constante en seguridad vial

	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	CÓDIGO: ML-GM-04
		VERSIÓN: 01
		FECHA: 9 de enero de 2024
		Página 35 de 67

<ul style="list-style-type: none"> • Derrumbes • Inundaciones 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Divulgar plan de emergencia 2. Señalizar rutas y equipos de emergencias 3. Formar brigadas de emergencias 4. Realizar simulacros de evacuación
---	--

3.7 Objetivos y metas del PESV (Paso 7)



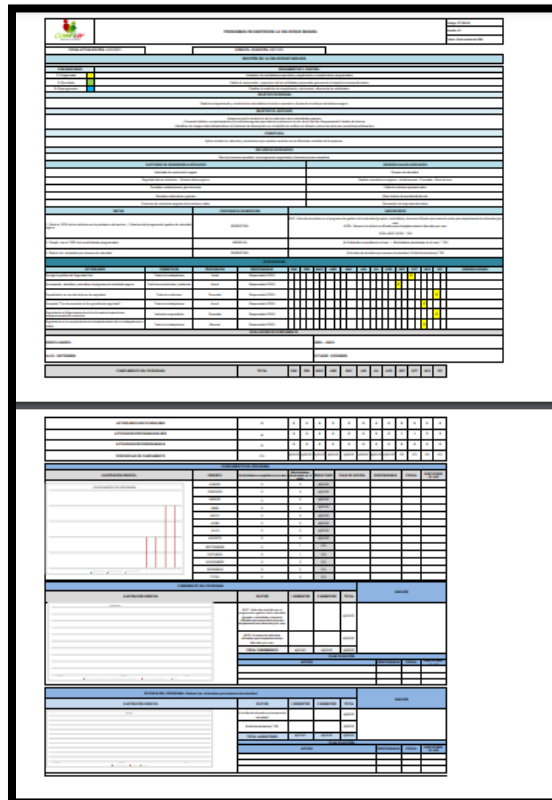
3.8 Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Paso 8)

La Corporación define un conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir los riesgos de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos por cualquier medio de transporte, generando conciencia y comportamientos seguros.

Por medio de estos programas se definen los lineamientos y factores de desempeño para tratar de eliminar, sustituir, reducir, controlar y manejar los riesgos que han sido identificados en el desempeño de las labores que tienen que ver con el ámbito vial. El factor de desempeño es medible, es un elemento o criterio que contribuye a la seguridad vial donde la empresa puede ejercer influencia permitiendo determinar los impactos en la

seguridad vial. Con esto se busca tomar decisiones adecuadas, fijar las directrices de seguridad vial y establecer las guías de acción necesarias para todos los colaboradores de la Corporación.

(Anexo 7) Programa de Gestión de la velocidad segura



The image shows a screenshot of a software interface for managing speed. It features a top navigation bar with the Comfiar logo and several menu options. Below this, there are multiple data tables with columns for various metrics. A prominent feature is a bar chart on the left side of the interface, displaying data points. The overall layout is organized and professional, typical of a corporate management system.

La gestión de la velocidad en entornos urbanos es necesaria para que los conductores tengan tiempo de reaccionar y frenar. La probabilidad de muerte de una persona impactada por un vehículo aumenta exponencialmente entre los 30 y los 50 km/h. A 60 km/h, nueve de cada diez peatones morirán. Esto hace necesaria la gestión de la velocidad en entornos urbanos para que los conductores tengan tiempo de reaccionar y frenar. La Visión Cero, política creada y adoptada en Suecia, le da un nuevo significado a la seguridad vial con la premisa: «**la pérdida de una vida en el tránsito es inaceptable**» basada en cuatro principios básicos:

- Las fatalidades y los heridos graves son prevenibles.
- El sistema de transporte debe protegernos en todo momento.
- Los seres humanos cometemos errores.
- La velocidad tiene un impacto directo en la seguridad vial.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

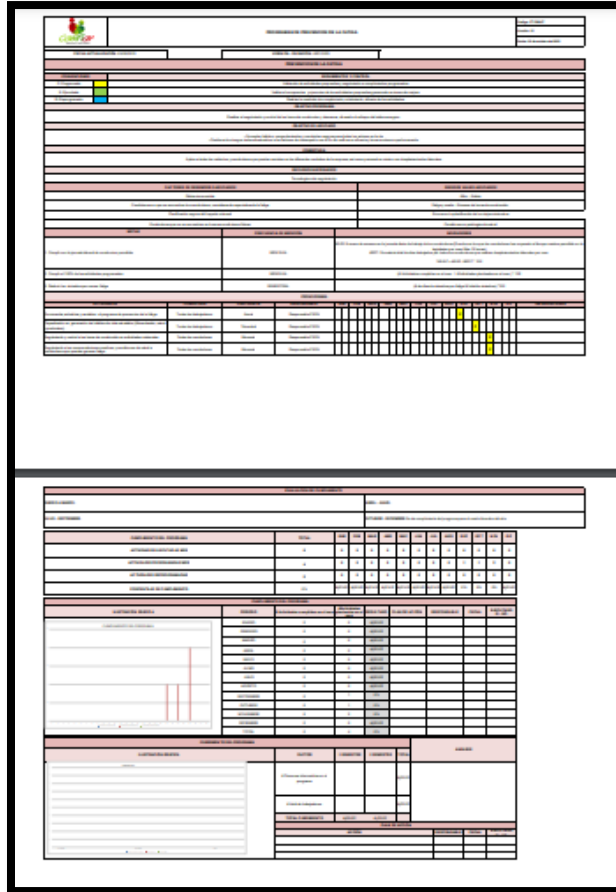
Página 37 de 67

La velocidad promedio a la que transiten los vehículos tiene una gran incidencia en la seguridad vial, una reducción significativa en la velocidad promedio en una vía, mejora las condiciones de seguridad para los diferentes actores viales, en especial para los más vulnerables, reducen en un 20% los siniestros con heridos y en un 45% los siniestros con fatalidades (Greibe, 2005)

El Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) establece un límite de velocidad máximo para vías urbanas de 80 Km/h, sin embargo, precisa que la autoridad local debe establecer límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, lo que faculta a los entes territoriales para establecer la velocidad máxima permitida por medio de la señalización. La Ley Julián Esteban, Ley 2251, del 14 de julio de 2022, es una norma con la que se busca implementar una política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro, para lo cual se hacen modificaciones a los límites de velocidad, cambios en la infraestructura vial, entre otros. Esta norma establece en cuanto a los límites de velocidad en las vías urbanas, las velocidades máximas dentro de los municipios, en ningún caso, podrán “sobrepasar los 50 kilómetros por hora”. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de 30 kilómetros por hora”, agrega la norma. También se establece que las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40 kilómetros por hora. Frente a la velocidad en las carreteras nacionales y departamentales, “en ningún caso podrá sobrepasar los 90 kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora”. No obstante, para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los 80 kilómetros por hora.

(Anexo 8) Programa de prevención de la fatiga

La fatiga al manejar produce efectos similares a los que se generan cuando se conduce



The image shows two screenshots of a data table. The top screenshot displays a table with multiple columns and rows, including a small bar chart on the left side. The bottom screenshot shows a similar table structure with a larger bar chart on the left side. The tables contain various data points and headers, but the text is too small to read accurately.

bajo efectos de alcohol y otras sustancias, arriesga el estado de alerta de los conductores, así como la toma de decisiones y el tiempo que se toma para reaccionar, lo que hace que conducir cansado sea un riesgo peligroso en la carretera.

Los factores en la fatiga al manejar incluyen:

- Falta de sueño debido a horarios de trabajo por turnos largos o irregulares.
- Mala calidad de sueño
- Manejar durante horas normales para dormir (media noche hasta las 6:00 a.m.)
- Consumir alcohol o medicamentos que puedan generar sueño

Los signos y síntomas de la fatiga al manejar incluyen:

- Sensación de ardor o pesadez en los ojos, inhabilidad para concentrarse o parpadeo frecuente
- Espasmos musculares
- Tensión en la espalda
- Bostezos



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 39 de 67

- Pensamientos desconectados, incluyendo la dificultad para recordar los últimos kilómetros recorridos
- Perder una salida, desviarse del carril, cruzar las líneas de la carreta, golpear una franja estruendosa al lado de la carretera
- Las extremidades se sienten pesadas, con sensación de cosquilleo o adormecimiento
- Respiración superficial

Manejar un vehículo requiere que los conductores estén alertas, especialmente en viajes largos por carretera. Siga estos pasos para prevenir la fatiga al manejar y sus efectos dañinos:

- Duerma lo suficiente. La mayoría de los adultos necesitan entre siete y ocho horas por noche.
- Comience los viajes tan temprano en el día como sea posible.
- Evite manejar largos viajes por la noche.
- Evite manejar durante las horas en las que normalmente estaría durmiendo.
- De ser posible, evite manejar solo.
- De ser posible, viaje por transporte público o use compañías de viaje compartido.
- Mantenga los viajes a distancias razonables.
- Preste atención a las señales de tránsito y de tráfico.
- Antes de manejar, coma comidas livianas en lugar de pesadas.
- Deténgase para comer bocadillos o comidas livianas.
- Limite el café a una o dos tazas. Los efectos del café o las bebidas energéticas duran solamente un poco tiempo.
- Tome descansos cada dos horas o 150 klm.
- Al tomar descansos, bájese del auto y camine, trote, o estírese.
- Mantenga el área del conductor fresca y bien ventilada.
- Varíe su velocidad de manejo.
- Cante o escuche la radio para mantenerse alerta.
- Evite el alcohol y medicamentos que puedan causar sueño.
- Maneje con una postura derecha, con las piernas a un ángulo de 45 grados.
- Deténgase en un área de descanso u otro lugar seguro y tome una siesta de 20 minutos (una siesta por más tiempo lo hará sentir atontado).

(Anexo 9) Programa de prevención de la distracción

Las distracciones al volante es una de las principales causas de los siniestros viales. En el caso de los conductores profesionales se convierte en una mayor amenaza puesto que se pasan muchas horas al volante y tienen prácticamente automatizada la conducción, por lo que es más probable que se distraigan y sufran un accidente.

Ilustración 12. Fuentes y tipos de distracciones



Entre las distracciones más habituales está el hablar por el celular mientras se conduce. Esta acción aumenta entre un 5 y un 10% la posibilidad de tener un accidente. Hay estudios que indican que la utilización del teléfono móvil mientras se conduce impide percibir un 50% de la información que la carretera.

Otra de las distracciones más comunes es el hecho de encender y apagar el cigarrillo, además esto implica conducir con una sola mano, incluso el humo puede afectarnos en la visión, es decir un cúmulo de circunstancias que pueden acabar en un siniestro vial. La media de tiempo que se utiliza para encender un cigarrillo se sitúa en uno 4 segundos, tiempo en el que se recorren 113 metros a una velocidad de 100km/h.

Los navegadores pueden constituir una ayuda al conductor, pero también se pueden convertir en una importante causa de distracción, ya que en el momento en el que el conductor aparta la vista de la carretera, el vehículo circula sin control a lo largo de un tramo en el que pueden surgir diversas circunstancias que pueden producir un siniestro vial.

Ilustración 13. Causas y fuentes de distracciones



Quizás la causa de distracción más peligrosa sea la familiaridad con el riesgo.

Las personas se arriesgan innecesariamente en el volante, porque se olvidan de que conducir es algo increíblemente peligroso, son miles de kilos de metal viajando a velocidades muy altas.

En una palabra, se vuelven complacientes. Y eso puede conducir a muchos problemas.

(Anexo 11) Programa de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas

Si bien el consumo excesivo de alcohol constituye un problema de salud pública a nivel mundial por los efectos físicos y cognitivos que conlleva en las personas, en el presente se ha vuelto una problemática de urgente resolución en el ámbito de la seguridad vial. Del total de muertes asociadas al alcohol a nivel global, el 60% corresponden a



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04
VERSIÓN: 01
FECHA: 9 de enero de 2024
Página 42 de 67

traumatismos causados por el tránsito, de los cuales una parte tuvieron consecuencias sobre personas que no se encontraban conduciendo en ese momento (OMS 2018)

Es importante recalcar que conducir bajo el efecto del alcohol puede tener consecuencias negativas para todos los usuarios de las vías, y no solo para el conductor. Así, las víctimas no siempre son los conductores que han consumido bebidas alcohólicas, sino también sus acompañantes o los pasajeros de otros vehículos, además de otros usuarios de las vías, sobre todo los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Estas personas terminan sufriendo las consecuencias negativas del riesgo asumido por el conductor al manejar el vehículo bajo los efectos del alcohol.

La identificación la presencia de alcohol en la sangre se hace, la mayoría de las veces, mediante un análisis del aire espirado por los pulmones. La concentración de alcohol en sangre se suele expresar en gramos por decilitro (g/dl), aunque pueden emplearse otros valores. En los operativos policiales, la medida se realiza normalmente con un alcoholímetro a partir del aire exhalado por la boca. En este caso, la cantidad de alcohol presente se mide en gramos por 210 litros de aire espirado (o en miligramos por 210 mililitros de aire espirado). Gracias a la relación existente entre las concentraciones de alcohol en la sangre y en la respiración, se puede utilizar el valor de esta última para determinar el nivel de alcohol en la sangre.

La ley 1383 de 2010 que modifica el Código Nacional de Tránsito, realizó modificaciones en diferentes artículos pero en lo que más hace incidencia es en el tema de alcohol y reincidencia, hizo las sanciones y las multas más altas y si es reincidente las multas se duplican, inmovilización de vehículo, suspensión de la licencia de conducción, multas económicas de 1 millón 700 mil pesos hasta 28 millones de pesos, y que en el caso de homicidio por conducción bajo efectos del alcohol la pena puede llegar hasta 18 años de cárcel.

(Anexo 12) Programa para la protección de actores viales vulnerables

PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL

OBJETIVOS:

- Reducir la siniestralidad vial en los actores viales vulnerables.
- Incrementar la conciencia y el conocimiento de los actores viales vulnerables sobre las normas de tránsito y las consecuencias de su incumplimiento.
- Fortalecer la capacidad de respuesta de los actores viales vulnerables ante situaciones de riesgo vial.

INDICADORES:

INDICADOR	UNIDAD	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Accidentes de tránsito con víctimas mortales	Número	10	8	6	5	4	3	2	1	0
Accidentes de tránsito con lesiones graves	Número	20	15	10	8	6	5	4	3	2
Accidentes de tránsito con lesiones leves	Número	50	40	30	25	20	15	10	8	6

ACTIVIDADES:

- Realización de campañas de sensibilización y educación vial.
- Implementación de programas de capacitación para actores viales vulnerables.
- Fortalecimiento de la capacidad de respuesta de los actores viales vulnerables.

RECURSOS:

RECURSO	UNIDAD	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Presupuesto asignado	Millones de pesos	100	120	150	180	200	220	250	280	300
Personal asignado	Número de personas	10	12	15	18	20	22	25	28	30
Equipamiento asignado	Número de unidades	5	6	8	10	12	15	18	20	22

La movilidad es parte de la vida diaria. Cualquier usuario de las carreteras, está en riesgo de lesión o muerte en caso de un siniestro vial. Algunas personas corren mayores riesgos



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 43 de 67

que otras. A ellas se las conocen comúnmente como usuarios vulnerables de la carretera (VRU Vulnerable Road Users). El término ha sido definido de diferentes maneras: El peatón, el usuario de motocicleta y el motociclista se consideran los tres actores viales más vulnerables, dado el nivel de gravedad de sus lesiones en caso de accidente por lo cual presentan el mayor número de víctimas fatales en siniestros viales.

Los 5 malos comportamientos de los actores viales más vulnerables

Motociclistas

1. Posición inadecuada del cuerpo con el vehículo, especialmente en las manos y su colocación en las maniguetas y los pies que no se ubican en el estribo, para accionar el freno trasero.
2. Desuso del freno trasero.
3. Pérdida del equilibrio a bajas velocidades.
4. Usar el casco sin abrochar.
5. En la circulación, es común ver que no usan luces de día, y zigzaguean entre vehículos.

Ciclistas

1. Girar sin mirar atrás, ni hacer señales manuales
2. Transitar en contra vía
3. Desobedecer la señal de pare
4. Pasar semáforos en rojo
5. Usar los andenes

Peatones

1. Desobedecer las señales de tránsito
2. Realizar cruces en zonas peligrosas
3. Pasar el semáforo en rojo
4. Transitar en estado de embriaguez (alcohólica y no alcohólica)



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

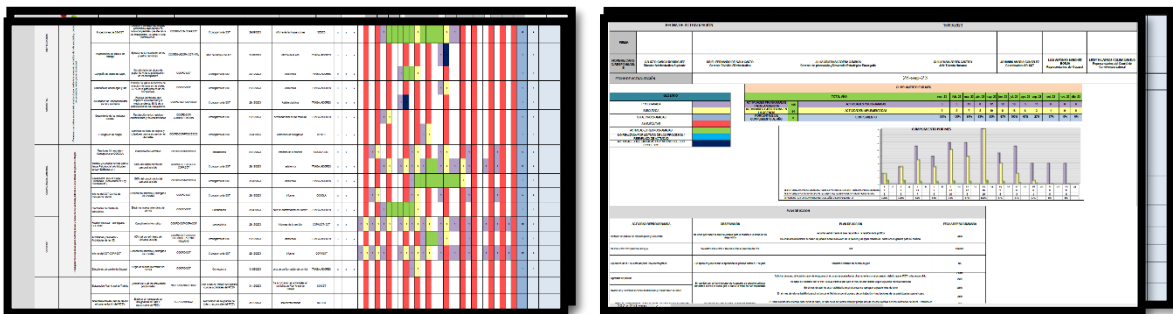
Página 44 de 67

5. No usar los pasos peatonales o cruces habilitados o pasar por debajo de ellos.

Todas estas malas conductas que se identifica realizan los diferentes actores viales, deben ser tomadas en cuenta para no replicarlas, se deben tomar como ejemplos de errores que no se deben cometer. (Anexo 13).

Fase 2. Implementación y ejecución del PESV.

3.9 Plan anual de trabajo (Paso 9)



Esta herramienta es una de los más importantes con los que La Corporación cuenta ya que en este plan se definen todas las actividades de gestión orientadas al cumplimiento de las acciones estrategias de la organización en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, la alineación con el Plan Nacional de seguridad vial y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

El plan de Trabajo se desarrolla partiendo de la política de seguridad vial establecida por La Corporación y el programa de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño. (Anexo 14)

En el anexo se presente un Plan de Trabajo consolidado y el plan de Trabajo para cada paso.

3.10 Competencias y plan anual de formación (Paso 10)

La seguridad vial es conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesiones de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

En el transito interviene 3 factores fundamentales:

1. **Factor humano:** La influencia que tienen todos los usuarios de la vía en generar seguridad o riesgo al momento de hacer uso de la vía. 90% de los siniestros viales se generan por las malas actuaciones, comportamientos, decisiones e imprudencias que los diferentes actores viales cometen.
2. **Factor mecánico:** Son todos los vehículos y medios de transporte que utilizan los usuarios para movilizarse por las diferentes vías. Son diferentes tipos de vehículos los que encontramos circulando por las carreteras y vías urbanas y se hace necesario que cuenten con un adecuado mantenimiento preventivo y si es necesario correctivo, así como unos controles diarios de su funcionamiento, ya que son los que generan directamente los daños físicos a las personas.
3. **Factor vial:** aquí encontramos todas las condiciones físicas de la vía, señales de tránsito, marcas viales, diferentes vías y tramos, el clima y situaciones del ambiente, que también requieren estar bien diseñados, adecuados y estar ubicados de manera estratégica para que generen seguridad a los usuarios de las vías.

Teniendo en cuenta que el factor humano es el que mayor incidencia tiene en los siniestros viales, se hace necesario que el personal vinculado a la Corporación cuente con la capacitación necesaria y la experiencia para desempeñar el rol de conductores. Es por esto que la Caja de Compensación Familiar de Arauca – COMFIAR, define los siguientes requisitos en cuanto a formación se refiere para su personal de conductores:



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 46 de 67

	FORMACION
EDUCACION	Título de bachiller
PERFIL LABORAL	<ul style="list-style-type: none"> – Licencia de conducir válida y en regla. – Conocimiento de las leyes y normas de tráfico. – Experiencia en conducción de automóviles particulares. – Habilidad para manejar en diferentes condiciones climáticas y geográficas. – Buena capacidad de comunicación y trato con los pasajeros. – Conocimientos básicos de mecánica y mantenimiento de vehículos. – Responsabilidad y compromiso en el desempeño de sus funciones.
EXPERIENCIA	1 (un) año de experiencia relacionada

Todo el personal de la Corporación debe tener capacitación en seguridad vial y conocimiento del código nacional de tránsito, la documentación soportada debe estar actualizada a nivel normativo generada por las autoridades, teniendo en cuenta que todos son actores viales.

Los empleados que ocupen los siguientes cargos o roles tendrán que demostrar sus competencias en seguridad vial y técnicas de conducción:

1. Líder del diseño e implementación del PESV
2. Miembros del comité de seguridad vial
3. Capacitadores en seguridad vial
4. Planificadores de rutas o personas
5. Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
6. Auditores de seguridad vial.
7. Brigadista Vial o persona de una organización con conocimientos en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores, encargada de brindar apoyo en la atención de los siniestros viales, bien sea como primer respondiente o como soporte en la atención.
8. Investigadores Internos de siniestros viales.
9. Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.

Por medio de capacitaciones La Corporación busca sensibilizar a todos sus empleados y colaboradores en la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Por medio de links y videos, apoyados con la ARL – Administradora de Riesgos Laborales y con la ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial, compartidos en reuniones programadas, se realizan capacitaciones en Riesgo Publico, Higiene del sueño, Ciclo



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 47 de 67

PHVA², Capacitación en seguridad vial, Código nacional de tránsito terrestre automotor, Guía de respuesta a emergencias en carretera, Normatividad en seguridad vial. Al finalizar la capacitación se realiza retroalimentación hablada y escrita sobre los temas vistos, para generar una mayor conciencia en comportamientos y forma de actuar de acuerdo al tipo de actor vial que este desempeñando. (Anexo 15)

3.11 Responsabilidades y comportamientos seguros (Paso 11) No aplica

A la Corporación no le aplica este paso porque se encuentra en nivel básico de acuerdo con el Numero de Vehículos y Conductores (Conductores), este solo aplica para nivel avanzado.

3.12 Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Paso 12)

La gestión en la atención integral a víctimas permite mitigar los efectos de los siniestros viales. La Corporación presenta acciones que los conductores deben seguir en caso de versen involucrados en un siniestro vial, teniendo en cuenta la metodología que se imparte por los organismos de socorro y debe ser aplicada en cualquier siniestro vial con el fin de que sean utilizados de forma adecuada y garantizar el control de las situaciones que se presenten en la vía. En el desarrollo de las actividades diarias, como es el de la instrucción en técnicas de conducción se pueden presentar diferentes situaciones que impacten de manera repentina tanto a un solo usuario como a varios usuarios de la vía, generando lesiones o muerte. Es fundamental saber qué medidas son las correctas de adoptar ante este tipo de situaciones.

Este Documento está plasmado en el Formato ML-GM-03

Protocolos en caso de emergencias viales:

² El ciclo PHVA (Planificar-Hacer-Verificar-Actuar) es una estrategia interactiva de resolución de problemas para mejorar procesos e implementar cambios. El ciclo PHVA es un método de mejoras continuas. No es un proceso que se ejecuta una sola vez, sino un espiral continuo que busca mejorar los procesos e iteraciones. Al seguir el ciclo PHVA, los equipos desarrollan hipótesis, ponen a prueba las ideas y las mejoran.

El ciclo PHVA es una técnica muy útil para abordar, analizar y resolver problemas en empresas. Dado que el ciclo PHVA se basa en el proceso de mejora continua, ofrece un alto nivel de flexibilidad y mejora iterativa.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 48 de 67

Mantener la calma

Los siniestros viales, pueden generar que las personas no les den un manejo adecuado a las emociones, en estos casos los momentos de tensión son inevitables, por lo cual se debe controlar la respiración, respiración profunda, oxigenando el cerebro para tener pensamientos más claros de que hacer en estas difíciles situaciones.

Verificar

Después de ocurrido el siniestro vial, verifique que se encuentra bien, que no tiene heridas de gravedad o que comprometan su salud, inmediatamente verificar a los demás ocupantes del vehículo que usted conduce. Debe encender luces de emergencia y colocar los conos o triángulos reflectivos del equipo de carretera a 30 metros del vehículo siniestrado, para que cualquier otro vehículo que transite por el sector a una velocidad de 50 k/h alcance a reaccionar y se detenga o esquive a los vehículos y personas involucradas en el siniestro vial y no se genera una mayor siniestralidad.

Avisar

Llame inmediatamente a los servicios de emergencia, autoridades que puedan ayudarle

- Línea de emergencias (123) o policía de carreteras (#767)
- Luego comunicarse con su jefe inmediato e informar lo sucedido, dando los detalles del siniestro vial e indicando la ubicación exacta donde se encuentra o sucedieron los hechos.
- Comunicación con un familiar cercano

Socorrer

Si en el accidente hay heridos graves no los debe mover, ya que puede ocasionarle heridas o daños más graves de los generados por el siniestro vial, a excepción de que en el lugar se presente incendio, inundación o deslizamiento de tierra de manera inminente. Si se presenta hemorragias se puede utilizar una gasa o toalla higiénica y hacer presión en la herida a la espera de los paramédicos. Tratar de mantenerlos tranquilos, preguntando su nombre y si desea que se informe a alguna persona de la situación. En caso de que los heridos no presenten gravedad se debe aconsejar que se retiren del lugar del siniestro a un lugar seguro lejos de la vía.

Luego de estas primordiales acciones iniciales después de un siniestro vial se debe proceder a:

- ✓ Tomar registro fotográfico de lo ocurrido
- ✓ No mover el vehículo del lugar del accidente para que las autoridades de tránsito registren lo realmente ocurrido, solo debe moverlo cuando las autoridades se lo indiquen.
- ✓ Tener a la mano todos los documentos legales del vehículo y suyos.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 49 de 67

- ✓ Cuando las autoridades le soliciten el relato de los hechos, hágalo sin asumir culpas ni responsabilidades, relate los hechos sucedidos de manera breve, concisa y precisa. Las responsabilidades del accidente solo las determina la autoridad luego de las investigaciones y el proceso.
- ✓ Recuerde que si en el siniestro vial hubo herido y/o muertos la autoridad debe inmovilizar los vehículos y realizar pruebas de alcoholemia.
(Anexo 16)

3.13 Investigación interna de siniestros viales (Paso 13) No aplica.

Este paso no aplica para La Corporación porque es nivel básico. Solo aplica para niveles estándar y avanzado.

3.14 Vías seguras administradas por la organización (Paso 14). No aplica.

La organización administra vías privadas, correspondientes a las sedes donde ejecuta sus actividades, para ello establece parámetros de control que contribuyen a fortalecer la seguridad en estas vías, dichos parámetros se definen en el documento Protocolo de vías internas de la Caja de Compensación Familiar de Arauca – COMFIAR.

3.15 Planificación de desplazamientos laborales (Paso 15)

Planificar y gestionar los desplazamientos es una de las mejores acciones que se tiene para mejorar la seguridad vial laboral. Es importante conocer cómo se desplazan cada uno de los colaboradores, no solo para cumplir con las funciones propias de su puesto de trabajo (en misión) sino también para ir y venir de su casa hacia el lugar de trabajo (in itinere), con el fin de garantizar la seguridad para todos los actores viales.

La planificación de los desplazamientos permite:

- ✓ Mayor eficiencia en el ámbito laboral
- ✓ Garantizar que se cuente con el tiempo suficiente para completar los desplazamientos de forma oportuna
- ✓ Ir a una velocidad segura sin necesidad de superar los límites establecidos reduciendo la posibilidad de cometer infracciones de tránsito y por ende no se generarán multas por este motivo.
- ✓ Reducir el cansancio de los conductores al tener en cuenta los descansos
- ✓ Optimizar los desplazamientos para reducir al mínimo la necesidad de viajar, teniendo en cuenta cuales viajes son obligatorios y cuales prescindibles
- ✓ Evitar utilizar el vehículo en horas de tráfico intenso

Los medios por los cuales se desplazan son:

- ✓ Transporte público
- ✓ Vehículo propio
 - Auto
 - Moto
- ✓ Bicicleta
- ✓ Caminando

Existen tres tipos de desplazamientos que pueden realizar los colaboradores:

- ✓ **Habituales:** si deben desplazarse varios días a la semana de su casa al lugar de trabajo.
- ✓ **En misión:** si deben visitar distintos lugares diferentes a la oficina o a las instalaciones de la Corporación para cumplir con su labor.
- ✓ **Ocasionales:** los que se dan de vez en cuando o de manera excepcional, estos pueden ser:
 - Visitas a empresas, reuniones con otros LA CORPORACIÓN.
 - Encuentros organizacionales en los que varios equipos deban llegar a un lugar determinado
 - Salidas extramurales (integraciones, salidas pedagógicas, celebraciones)

Identificar el rol de cada trabajador en la vía es decir si es conductor, peatón, pasajero o acompañante permitirá definir medidas de intervención tales como sensibilización, reglas internas y requisitos mínimos de movilidad laboral claves para evitar posibles riesgos que dependan de la labor realizada o de la dinámica de la empresa.

Ilustración 15. Impactos negativos de la movilidad en el trabajo



Son diferentes las condiciones a las cuales los colaboradores de la Corporación se tienen que enfrentar en el trayecto de sus domicilios hacia los lugares de trabajo y de regreso, así como también cuando están en misión, por lo que se hace necesario tomar medidas que mitiguen esa exposición a siniestros viales. Para lo cual se debe realizar un programa de planificación de desplazamientos laborales, el cual la empresa desarrolla.

Ilustración 16. Riesgos relacionados con los accidentes viales



3.16 Inspección de vehículos y equipos (Paso 16)

Objetivo

Establecer las actividades necesarias para garantizar el cumplimiento al requisito de ley de acuerdo al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), herramienta que si se gestiona correctamente se puede convertir en un poderoso elemento para disminuir la accidentalidad, logrando así su objetivo fundamental.

La inspección visual del vehículo debe realizarse de manera consciente, evaluando cada elemento que pueda poner en riesgo la seguridad del conductor y sus ocupantes. Es importante, en la medida de lo posible, que estas inspecciones las realice el Conductor o personal encargado para tal fin, es decir, que quien lo realice debe identificar y conocer el correcto funcionamiento del vehiculo asi como los elementos de seguridad activa y pasiva que lo componen.

El formato de Inspeccion pre-operacional FT-GM-41 debe realizarse antes de utilizar el vehículo. En operaciones diarias y permanentes, esta tarea genera datos, que debe garantizar por medio de formatos físicos o digitales gestionar y consolidar la información oportuna al Responsable del Parque Automotor para que pueda tomar oportunamente las decisiones preventivas y correctivas necesarias.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 52 de 67

Contar con una herramienta tecnológica que apoye el registro de estas inspecciones, ayudará considerablemente a la toma de decisiones de manera oportuna, gracias a la entrega de información en tiempo real. Establecer las actividades necesarias para garantizar el correcto uso y mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, brindara las mejores condiciones operativas, técnicas y de funcionamiento, dando cumplimiento a la normatividad vigente aplicable.

En caso de que el encargado de realizar la verificación al vehículo comunique una no conformidad en alguno de sus elementos, el responsable o administrador del Parque Automotor debe decidir si el vehículo puede operar o no.

Para identificar esto, es importante definir cuales elementos son críticos y cuáles no, se recomienda entender como elementos críticos aquellos que en caso de no estar en óptimo funcionamiento o condición puedan ocasionar una incorrecta operación del vehículo teniendo como consecuencia un potencial siniestro vial, causando lesiones al conductor y los ocupantes del vehículo, adicional a los demás actores que se encuentren en la vía.

Alcance

Inicia con la correcta elaboracion de la Inspeccion, planificación e identificación del tipo de mantenimiento a realizar al parque automotor, se procede con la elaboración de la solicitud de servicio por concepto de mantenimiento preventivo o correctivo del vehículo, apoyado en la Inspeccion preoperacional, se continua con la ejecución del mantenimiento y finaliza con el seguimiento para determinar que el mantenimiento se realizó de manera adecuada.

Este plan se creó en la Ley 1503 de 2011, reglamentada por el decreto 2851 de 2013.

El Ministerio de Transporte, expidió la Resolución No. 40595 del 12 de julio del 2022, "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones".

La Resolución 40595 deroga la Resolución 1565 del 2014, "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV"

Condiciones generales

a) Este procedimiento es responsabilidad de la Dirección Administrativa, intervienen en él; el Coordinador Operativo, Conductor o Contratista, Conductores / Mecánicos y Contratista del mantenimiento de vehículos.

El Coordinador Operativo tiene bajo su responsabilidad garantizar el cumplimiento del debido proceso en la ejecución de la labor asignada al Conductor o Contratista, Conductores / Mecánicos y Contratista del mantenimiento de vehículos.



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 53 de 67

b) El responsable del area de mantenimiento, debe: conocer, diligenciar, aplicar, hacer seguimiento, dar a conocer:

- La normatividad vigente en relacion con los diferentes tipos de mantenimiento vehicular, los requisitos y los resultados que se esperan de cada actividad realizada,
- Los Procedimientos con sus respectivos formatos asociados,
- Los presupuestos anuales de recursos asignados,
- A los acuerdos, convenios, contratos que se tienen con los proveedores, contratistas de repuestos y servicios.

c) Para este procedimiento es importante ser responsables en la veracidad y entrega oportuna de la informacion.

e) El correcto y oportuno diligenciamiento del Formato Inspección Preoperacional de vehículos FT-GM-41, es un importante complemento para determinar en forma oportuna las decisiones y acciones sobre mantenimientos, que permitan tener un Parque Automotor en condiciones óptimas.

3.17 Mantenimiento y control de vehiculos seguros y equipos (Paso 17)

Objetivo

Establecer las actividades necesarias para garantizar el cumplimiento al requisito de ley de acuerdo al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), herramienta que si se gestiona correctamente se puede convertir en un poderoso elemento para disminuir los siniestros viales, logrando así su objetivo fundamental al establecer las actividades necesarias para garantizar el correcto mantenimiento de los vehículos, brindando las mejores condiciones operativas, técnicas y de funcionamiento, dando cumplimiento a la normatividad vigente aplicable.

El Registro oportuno de los Mantenimientos Preventivos y Correctivos del Parque Automotor, mediante la inspección oportuna.

El Formato HV – Hoja de Vida Vehículos cuyo formato es FT-GM-70, esta tarea genera datos, que debe garantizar por medio de formatos físicos o digitales gestionar y consolidar la información oportuna al Responsable del Parque Automotor para que se pueda garantizar el debido uso y funcionamiento del Parque Automotor.

Contar con una herramienta tecnológica que apoye el registro de estos mantenimientos, ayudará considerablemente a la toma de decisiones de manera oportuna, gracias a la entrega de información en tiempo real. Establecer las actividades necesarias para garantizar el correcto uso y mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, brindara las mejores condiciones operativas, técnicas y de funcionamiento, dando cumplimiento a la normatividad vigente aplicable.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 54 de 67

Alcance

Inicia con la planificación, identificación del tipo de mantenimiento a realizar al parque automotor, se procede con la solicitud de servicio por concepto de mantenimiento preventivo o correctivo del vehículo, apoyado en:

- los informes de Inspección Preoperacional,
- reportes de condiciones inseguras,
- riesgos de la operación,
- manuales
- fichas técnicas de los proveedores
- las recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos.

Se continua con la ejecución del mantenimiento y finaliza con el seguimiento registrado en el formato Hoja de Vida – Mantenimiento y control de Vehiculos para determinar que el mantenimiento se realizó de manera adecuada.

Definiciones

Mantenimiento Correctivo: Se entiende como mantenimiento correctivo a todas aquellas tareas de mantenimiento, donde se tiene que identificar y corregir una falla.

Mantenimiento Preventivo: El mantenimiento preventivo es aquel que se realiza de manera anticipada, con el fin de prevenir el surgimiento de averías en los artefactos, equipos electrónicos, vehículos automotores, maquinarias pesadas, etc. El mantenimiento preventivo se efectúa periódicamente.

Actividades con frecuencia variables: Hace referencia a aquellas actividades de mantenimiento, donde la frecuencia de cambio de un componente, se ve afectada en función de lo que se encuentre en una inspección, haciendo uso de una herramienta metrológica.

Actividades programadas: Hace referencia a las actividades que son realizadas con una frecuencia inalterable.

Diagnóstico: El diagnóstico del Vehículo es un procedimiento que se realiza para identificar cuáles pueden ser las posibles partes o componentes que no están funcionando adecuadamente en el vehículo.

Inspección Preoperacional: Es la revisión o inspección que se realiza a los sistemas de seguridad y condiciones del vehículo que la organización tenga definidas como prioritarias, previo a la puesta en marcha de este.

Seguridad Vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de siniestros viales, o anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 55 de 67

Seguridad Activa: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha, para disminuir el riesgo, que se produzca un accidente de tránsito.

Seguridad Pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir, cuando un siniestro vial es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

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

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para instruir capacitación Teórico – Práctica de Aptitud en Conducción.

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica, según el caso.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro, por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT, 2002).

PESV: El Plan Estratégico de Seguridad Vial es un instrumento de planificación para las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deben adoptar de manera obligatoria las diferentes entidades públicas o privadas para evitar y reducir la accidentalidad de los integrantes de sus organizaciones y disminuir los efectos de los siniestros viales.

Este plan se creó en la Ley 1503 de 2011, reglamentada por el decreto 2851 de 2013.

El Ministerio de Transporte, expidió la Resolución No. 40595 del 12 de julio del 2022, "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones".

La Resolución 40595 deroga la Resolución 1565 del 2014, "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV"

Condiciones generales

a) Este procedimiento es responsabilidad de la Dirección Administrativa, intervienen en él; el Coordinador Operativo, Conductor o Contratista, Conductores / Mecánicos y Contratista del mantenimiento de vehículos.



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 56 de 67

El Coordinador Operativo tiene bajo su responsabilidad garantizar el cumplimiento del debido proceso en la ejecución de la labor asignada al Conductor o Contratista, Conductores / Mecánicos y Contratista del mantenimiento de vehículos.

b) El responsable del area de mantenimiento, debe: conocer, diligenciar, aplicar, hacer seguimiento, dar a conocer:

- La normatividad vigente en relacion con los diferentes tipos de mantenimiento vehicular, los requisitos y los resultados que se esperan de cada actividad realizada,
- Los Procedimientos con sus respectivos formatos asociados,
- Los presupuestos anuales de recursos asignados,
- A los acuerdos, convenios, contratos que se tienen con los proveedores, contratistas de repuestos y servicios.

c) Para este procedimiento es importante ser responsables en la veracidad y entrega oportuna de la informacion.

d) Este procedimiento aplica para el mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos de propiedad y en administración dLa Corporación existentes y que llegaran a existir.

e) El correcto y oportuno diligenciamiento del Formato Inspección Preoperacional Vehículos, es un importante complemento para determinar en forma oportuna las decisiones y acciones sobre mantenimientos, que permitan tener un Parque Automotor en condiciones óptimas.

f) El mantenimiento preventivo y correctivo para el parque automotor de La Corporación se realiza por medio de actividades programadas y actividades con frecuencia variable, según sea el caso de cada uno de los vehículos, las condiciones mecánicas del vehículo y el presupuesto asignado.

Actividades programadas:

Cambio de aceite.	Revisión del sistema de embrague y transmisión.
Cambio de correa de repartición.	Revisión del aire acondicionado.
Alineación y balanceo.	Revisión del sistema eléctrico.
Cambio de aceite de caja.	Revisión técnico-mecánica (incluyendo todas las acciones necesarias hasta la



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 57 de 67

	obtención del certificado de revisión técnico-mecánica y emisión de gases).
Revisión del sistema de frenos.	Sincronización.
Revisión del sistema de suspensión.	Lavado general, enjuague, lavado de motor o lavado de tapicería, entre otras.

Actividades con frecuencia variables:

Kilometraje	Descripción
Cada cinco mil (5.000 Km)	El mantenimiento incluye una revisión de frenos, suspensión, dirección, el cambio de aceite y filtros de aceite, aire y revisión de niveles.
Cada diez mil (10.000 Km)	El mantenimiento incluye cambio del filtro del combustible, revisión general y mantenimiento y cambio de frenos, suspensión, dirección, alineación de la dirección, balanceo y rotación de llantas.
Cada veinte mil (20.000 Km)	El mantenimiento incluye sincronización del motor y una revisión eléctrica.
Cada cuarenta mil (40.000 Km)	El mantenimiento incluye revisión de la correa de la bomba de agua, la guaya del freno de manos, revisar el nivel del líquido de frenos, revisión de pastillas de frenos, revisión de líquido de embrague.
Cada cincuenta mil (50.000 Km)	El mantenimiento incluye alineación de la dirección, balanceo y rotación de llantas, revisión de los amortiguadores; cambio de la correa de distribución y repartición.



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 58 de 67

Cada ochenta mil (80.000.)	El mantenimiento incluye revisión del sistema de escape.
Cada cien mil (100.000)	El mantenimiento incluye cambio de los discos de los frenos.
Cada mes se debe realizar lavado general y de motor a todos los vehículos.	
Cada doce (12) meses se debe realizar la revisión técnico-mecánica con su respectiva preparación y alistamiento del vehículo.	

g) El mantenimiento preventivo se realiza de acuerdo con la planeación definida y el manteniendo correctivo de acuerdo con la evaluación y autorización del caso, con base en los recursos asignados para la mano de obra y repuestos; en caso que el vehículo no cuente con los parámetros de seguridad y alistamiento permanecerá restringido su uso.

h) Para el mantenimiento y uso de los vehículos, es indispensable el formato de Inspección preoperacional diligenciado de manera periódica de acuerdo con la resolución 40595 del 12 de Julio de 2022 del Ministerio de Transporte, los cuales se realizarán utilizando el Formato Inspección Preoperacional Vehículos; según corresponda.

i) Todos los vehículos de propiedad y en administración de la Organización y que llegarán a existir deberán contar con una HV - Hoja de Vida (física o virtual) y la inclusión del registro de los mantenimientos preventivos y correctivos, de acuerdo con la información consignada en el Formato Hoja de Vida Vehículo de Seguimiento Individual de Mantenimiento Preventivo y Correctivo de Vehículos.

j) Cada vez que ingrese un nuevo vehículo se incluirá en el inventario con toda la información relacionada y en el momento que un vehículo ya no haga parte del parque automotor de la Organización, se dejará el registro, pero se determinará el estado del mismo.

k) Cada vehículo es asignado a un Conductor de la Organización mediante el Formato Asignación de Vehículos, dejando constancia de las condiciones en las que se encuentra y se recibe el vehículo, dentro del mismo formato.

l) El Conductor o contratista asignado por el Coordinador Operativo, encargado de apoyar la gestión de los vehículos de la Organización, deberá mantener actualizado un registro de la asignación de los Conductores y sus vehículos, las hojas de vida de los vehículos y atender los requerimientos de los mismos.



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 59 de 67

m) El Conductor asignado al vehículo deberá identificar de forma oportuna los mantenimientos preventivos y correctivos, verificar la vigencia de los documentos legales (SOAT, Revisión Tecno Mecánica, Tarjeta de Servicio, Impuestos), revisar que el equipo de carretera se encuentre en buenas condiciones y vigentes los que tienen vencimiento; lo anterior lo registrará el Conductor en el del Formato Inspección Preoperacional de Vehículos y Motocicletas según corresponda.

De igual forma, el Conductor debe velar por el correcto funcionamiento del vehículo asignado, y cuando sean realizados los mantenimientos pertinentes, debe efectuar el seguimiento, para corroborar que fueron subsanadas las fallas que dieron origen al mantenimiento.

n) El Conductor asignado al vehículo es responsable de los pagos de las multas y sanciones que él genere sobre el vehículo asignado, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Funciones y Responsabilidades.

o) Los vehículos solo deben ser utilizados para desplazamientos laborales autorizados por la Organización a través del directivo a cargo, so pena de incurrir es falta grave a los lineamientos establecidos por la Organización.

p) Los Conductores deben cumplir a cabalidad con todas las directrices impartidas por la Organización.

q) Los Conductores deben asegurarse de portar todos los documentos del vehículo, y de que estén vigentes. Cualquier no conformidad, la debe registrar en el Formato asignado, para que el superior, tome las acciones en forma inmediata.

r) El Coordinador Operativo analiza el requerimiento del mantenimiento del vehículo, de acuerdo con la solicitud del Conductor a través del Formato Solicitud de Servicios Parque Automotor; verificando la hoja de vida del vehículo y los respectivos mantenimientos realizados con anterioridad; de considerarlo viable, se sigue el procedimiento interno establecido para el mantenimiento de vehículos y el establecido con el contratista.

s) El mantenimiento preventivo y correctivo una vez planeado, se dispone a ser programado teniendo en cuenta la disponibilidad de los vehículos.

t) El Conductor asignado al vehículo es el encargado de revisar en las instalaciones del contratista, el mantenimiento preventivo o correctivo, solicitado sobre el vehículo, para lo cual hará una prueba de ruta y determinará el recibido a satisfacción del mismo; verifica los repuestos e insumos que fueron objeto de cambio o reparación y firma documento del Proveedor del mantenimiento (recibo presentado por el proveedor).

u) El proveedor debe garantizar la correcta disposición de los residuos, tales como, repuestos e insumos catalogados como residuos peligrosos como son, aceites, filtros con aceite o combustible, llantas cuando el contratista las suministre y baterías; el contratista expedirá a la entidad una certificación de la disposición final de los residuos.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 60 de 67

v) Mensualmente el colaborador asignado de la revisión de los diferentes tipos de mantenimientos, realizará la verificación de las Inspecciones preoperacionales, así mismo, revisará el estado multas y sanciones a cargo del Conductor, según el Procedimiento establecido por la organización.

Todas las actividades de mantenimiento de los vehículos se consolida en el plan de mantenimiento FT- GM- 69 definido para la Caja de Compensación Familiar de Arauca – COMFIAR.

3.18 Gestión del cambio y gestión de contratistas (Paso 18) No aplica

Este paso no aplica para La Corporación ya que es nivel básico. Aplica para nivel estándar y avanzado.

3.19 Archivo y retención documental (Paso 19) No aplica

Este paso no aplica para La Corporación ya que es nivel básico. Aplica para nivel estándar y avanzado.

Fase 3. Seguimiento por la Organización

3.20 Indicadores y reporte de autogestión (Paso 20)

La Corporación determina unos indicadores que permiten realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales están relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultado de las acciones y estrategias definidas. Estos indicadores son analizados y evaluados por el comité de seguridad vial.



**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
PESV**

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 61 de 67

PROTOCOLO MANEJO DE INDICADORES. De acuerdo con lo estipulado en la Resolución 40595 de 12 de Julio, Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los Niveles), la organización adopta el siguiente PROTOCOLO, para

Paso20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (aplica para todos los niveles)							
Indicador	Variables a medir en el indicador			B	E	A	Frecuencia análisis
1 Tasa de siniestros viales por nivel de perdida	TSV(n)	SV(tn):	Número de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida:	Ap	Ap	Ap	Trimestral y Acumulado año
			fatalidades				
			heridos graves con más de 30 días de incapacidad				
			heridos leves con hasta 30 días de incapacidad				
		choques simples					
K	Constante equivalente a 1.000.000 de kilómetros						
Km(t)	Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización						
$TSV(n) = SV(tn) * K / Km(t)$							
2 Costos siniestros viales por nivel de perdida	\$SV(n)	CDSV(tn)	Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida	No Ap	Ap	Ap	Trimestral y Acumulado año
		CISV(tn)	Costos indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida				
		$\$SV(n) = CDSV(tn) + CISV(tn)$					
3 3.1 Riesgos de seguridad vial identificados (Paso 6) 3.2 Gestión de riesgos viales	RSVI	RI(ia)	Cantidad de riesgos viales identificados al inicio del año (total en matriz)	Ap	Ap	Ap	Anual
		RI(fa)	Cantidad de riesgos viales identificados al final del año (total en matriz)				
	GRV	RVA(ia)	Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año				
		RVA(fa)	Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año				
	$RSVI = RI(fa) - RI(ia)$						
$GRV = RVA(fa) - RVA(ia)$							
4 Cumplimiento Metas PESV	CM PESV	MA(t)	Número de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre	Ap	Ap	Ap	Trimestral y Acumulado año
		TM(t)	Número total de metas definidas PESV por trimestre				
	$CM PESV = MA(t) / TM(t) * 100$						

el manejo de los Indicadores:



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 62 de 67

5	Cumplimiento de actividades plan anual PESV	CPlan PESV	AEPlan(t)	Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre	Ap	Ap	Ap	Trimestral y Acumulado año
			APPlan(t)	Numero total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre				
			$CPlan\ PESV = AEPlan(t) / APPlan(t) * 100$					
6	% Exceso Jornadas Laborales Conductores	%EJLC	#EJD	Numero de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes	Ap	Ap	Ap	Mensual y Acumulado año
			#SDT	Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos labores por mes				
			$\%EJLC = \#EJD / \#SDT * 100$					
7	Cobertura Programa de Gestión Velocidad Empresarial	GVE (Paso 8)	#VIP	Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes	No Ap	Ap	Ap	Mensual y Acumulado año
			#VDL	Numero de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes				
			$GVE = \#VIP / \#VDL * 100$					
8	Excesos Limite de Velocidad Laboral	ELVL	#DLEV	Numero diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los cuales se supero el limite definido por la organización) por mes	No Ap	No Ap	Ap	Acumulado mes y año
			#TDL	Numero total de desplazamientos laborales por mes				
			$ELVL = \#DLEV / \#TDL * 100$					
9	Inspecciones Diarias Preoperacionales	IDP	#VID	Numero de vehículos inspeccionados diariamente	Ap	Ap	Ap	Acumulado mes y año
			#TV	Número total de vehículos que trabajan diariamente				
			$IDP = \#VID / \#TV * 100$					

1. Los indicadores mínimos de los cuales se llevará registro, medición y análisis, son los siguientes:
2. El líder del PESV, analizara y evaluara el resultado de los Indicadores, en las fechas relacionadas en el punto anterior, y elaborara informe a la Dirección, con las recomendaciones, observaciones, y cuando sea necesario, hará solicitud de recursos adicionales: Financieros, Técnicos, Tecnológicos Humanos, que permitan la mejora del indicador, y su positivo impacto en todas las áreas de la organización.
3. El archivo y retención documental, de los indicadores, se llevará a cabo según lo estipulado en el paso 19. Archivo y retención Documental.



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04
VERSIÓN: 01
FECHA: 9 de enero de 2024
Página 63 de 67

4. La comunicación a la organización en lo relacionado con los Indicadores, se tendrá en cuenta lo desarrollado en el Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación.
5. El presente Protocolo, será revisado cada Trimestre, con el objeto de determinar si la organización ha definido incluir otros Indicadores.

Comfiar		INDICADORES PESV												CÓDIGO: FT-GM-74			
		Tasa de Siniestros viales por nivel de pérdida (TSV)												VERSIÓN: 01	FECHA: 25 de octubre de 2023		
		ValorMES	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL	PÁGINA: 1 de 10	
Propios	Número de Siniestros viales por siniestros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Número de Kilómetros recorridos por siniestros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Total Mes	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000		
	Total	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000		
TOTAL	Número de Siniestros viales por siniestros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Número de Kilómetros recorridos por siniestros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Total Mes	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000		
	Total	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000	0/000		
Análisis Trimestral	Enero - Febrero - Marzo																
	Abril - Mayo - Junio																
	Julio - Agosto - Septiembre																
	Octubre - Noviembre - Diciembre																



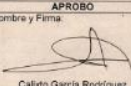

3.21 Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Paso 21) No aplica

Solo aplica para nivel avanzado y La Corporación es nivel básico.

3.22 Auditoria anual (Paso 22)

La Corporación realiza una auditoría interna anual para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, seguimiento y mejora del PESV, de acuerdo con lo establecido en la metodología del diseño, implementación y verificación de PESV, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial.

La auditoría interna la realiza una persona diferente del Líder del diseño e implementación del PESV y es planificada con la participación del comité de seguridad vial, se pueden realizar de manera virtual pero el ideal es que sean presenciales aplicando técnicas de muestreo para que aporten un mayor valor a la seguridad vial.

	PROCEDIMIENTO PARA LA EJECUCION DE ACCIONES CORRECTIVAS, Y/O DE MEJORA	CODIGO: ML-GM-04
		VERSIÓN: 01
		FECHA: 09 de enero de 2024
1. OBJETIVO Tomar las acciones correctivas y de mejora para evitar que lleguen a ocurrir desviaciones, la materialización de riesgos o que acciones identificadas vuelvan a ocurrir; así mismo, se pretende promover la mejora continua de los Sistemas de Gestión.		Página 1 de 12
2. ALCANCE Desde la identificación de la no conformidad real, potencial y oportunidad de mejora hasta la implementación de las acciones que eviten su aparición, incidencia, o propicien la mejora continua. Las acciones correctivas terminan con el cierre de las mismas.		
3. RESPONSABLE La responsabilidad en el manejo de este documento será del líder del proceso Sistemas de Gestión. De igual manera coordinarán actividades con el Gerente de Auditoría Interna y el encargado del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo para proceder con el seguimiento y cierre de las acciones correctivas según corresponda.		
4. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS 4.1 DEFINICIONES Acciones Correctivas: Conjunto de acciones tomadas para eliminar las causas de una no conformidad detectada u otra situación indeseable. Nota 1: Puede haber más de una causa para una no conformidad. Nota 2: La acción correctiva se toma para prevenir que algo vuelva a producirse. Conformidad: Cumplimiento de un requisito. Control: Mecanismo para garantizar la disponibilidad de los documentos vigentes que conforman el SGC y el SG-SST, el término "control" involucra según el caso los verbos elaborar, modificar, revisar, aprobar y distribuir.		
REVISÓ: Nombre y Firma:  Hansel David Vique Plata Fecha: 24 de abril de 2023	APROBO Nombre y Firma:  Calisto García Rodríguez Fecha: 24 de abril de 2023	
Tu Puedes COMFIAR En Mi Calidad 		

Fase 4. Mejora Continua del PESV

3.23 Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (Paso 23)

La Corporación siempre está en proceso de cambio, desarrollo y posibilidad de mejorar y una de las herramientas con la que se cuenta para poder generar esta mejora son las auditorías que se le realicen al PESV, para identificar el nivel de implementación en el que se encuentre, conscientes de la importancia y beneficios que trae el contar con un PESV - Plan Estratégico de Seguridad Vial; el PESV provee las directrices que cada uno de los colaboradores deben seguir dependiendo el rol que desempeñen dentro de la Corporación, todas tendientes a garantizar la seguridad vial.

La forma de demostrar la mejora continua es a través de la evolución e implementación de cada uno de los pasos del PESV por medio de:

- Las tendencias del análisis estadístico de los siniestros viales
- La verificación de la eficacia del cierre de hallazgos identificados en auditoría
- El cierre de los planes de acción de las investigaciones de los siniestros viales
- El seguimiento al resultado de los simulacros realizados en el marco del plan de emergencias viales

- La activación y funcionamiento del plan de emergencias viales cuando ocurre un siniestro vial
- El cumplimiento del plan de formación, plan anual de trabajo y planes de acciones de los diferentes pasos del PESV
- La ejecución de los programas y factores de desempeño
- La identificación, análisis, valoración y tratamiento de las diferentes variables que riesgo dinámico que aplican a seguridad vial.

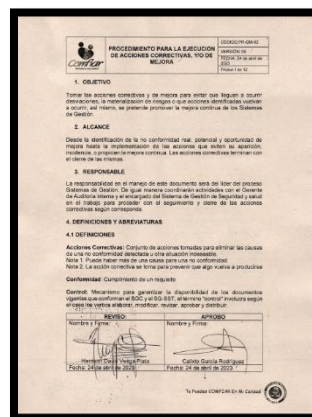
Los planes de acción de las auditorías internas del PESV, determinan las acciones correctivas y/o preventivas que se deban realizar dependiendo de los resultados arrojados. También por medio de las mediciones y análisis de indicadores (Paso 20) o por visitas de verificación que sean realizadas por los organismos de control asignados³.

Estas acciones están orientadas a:

- Identificar y analizar causas fundamentales de las no conformidades
- Adopción, planificación, aplicación, comprobación de la eficacia de las medidas preventivas y correctivas.

Todas las acciones preventivas y correctivas que se generen son dadas a conocer a los cargos que así lo requieran asignando responsables y fechas de cumplimiento.

Estas condiciones se establecen en el procedimiento de acciones correctivas y preventivas correspondiente al formato PR-GM-02.



³ **Capítulo II. Metodología para verificación de la implementación del PESV (Resolución 40595.2022)**

- Etapa 1. Esquema de visitas de verificación
- Etapa 2. Planificación de la visita de verificación
- Etapa 3. Lista de verificación
- Etapa 4. Realización de la visita de verificación
- Etapa 5. Acta o informe de la visita de verificación



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 66 de 67

3.24 Mecanismos de comunicación y participación (Paso 24)

La Corporación establece metodologías, herramientas y/o canales para dar a conocer a todos los colaboradores, el plan estratégico de seguridad PESV, en los diferentes niveles y tipos de comunicación organizacional, de acuerdo a lo definido en la matriz de comunicaciones cuyo formato corresponde FT-GE-09.

La Corporación establece la vía de canal formal en donde la comunicación fluye así:

- De forma descendente: De los directivos hacia los trabajadores (Directrices organizacionales, asignación de tareas, normatividad, etc.), cartelera informativa.
- De forma ascendente: Comunicación de los trabajadores hacia los directivos (informes, análisis de resultados, reportes) Reuniones de informes y gestión.
- De forma horizontal o lateral: Comunicación entre personas del mismo nivel jerárquico.
- De forma transversal: lenguaje común que adopta la empresa entre los empleados.

Los mecanismos de comunicación y participación con los que cuenta La Corporación son:

- Reunión de comités de área
- Reuniones generales
- Inducciones y Reinducciones
- Capacitaciones sobre el PESV
- Comités de convivencia laboral
- Comités de seguridad vial
- Jornadas pedagógicas
- Boletines informativos
- Carteleras
- Correos institucionales
- Procedimientos estandarizados

Con estos mecanismos de comunicación y participación La Corporación busca:

- Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicadas a todos los niveles de la organización
- Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los colaboradores de la organización.
- Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.
- Promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

CÓDIGO: ML-GM-04

VERSIÓN: 01

FECHA: 9 de enero de 2024

Página 67 de 67

de criterios autónomos, solidarios, y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.

- Aprender de las lecciones que dejan los siniestros viales.

4. Conclusiones

1. El gobierno, está comprometido con la disminución del número de personas que fallecen cada año, como consecuencia de los siniestros viales, y para lograr bajar esas cifras en porcentajes (%) significativos, se requiere el compromiso y participación articulada de las autoridades y todos los actores viales.
2. Conscientes de lo expresado en el punto anterior, La Corporación manifiesta su firme compromiso en implementar los Pasos del PESV que corresponden acordes al nivel autorizado.
3. La Corporación asignará y suministrará en forma oportuna los recursos Financieros, Técnicos, Tecnológicos y Humanos; adicional la organización respalda y al Líder del PESV, para que los Planes de Acción de cada Paso, y el Plan de Trabajo Anual, sean una realidad.

FIRMADO EN ORIGINAL

Aprobó: **CALIXTO GARCÍA RODRÍGUEZ**
Gerente Administrativo Suplente

FIRMADO EN ORIGINAL

Proyectó y Revisó: **JOHANINI AMARIS GONZALEZ**
Coordinador(a) SG-SST