

FONDO MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DE MAGANGUE

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

PESV

COMITÉ INTERNO DE SEGURIDAD VIAL

DIRECCIÓN GENERAL

MAGANGUE, ENERO 2024

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL- PESV

INTRODUCCION.

El Fondo Municipal de Tránsito y Transportes Terrestre de Magangué, es un organismo es un descentralizado del orden municipal, con autonomía jurídica, administrativa, financiera y funcional, encargada de la administración, regulación y control del servicio público de transporte terrestre, en todo el territorio de Magangué, conforme a los preceptos constitucionales y legales que rigen la actividad transportadora en el país. Como Entidad reguladora, fiscalizadora y controladora del servicio público de transporte terrestre en el Municipio, ha ejercido esta función por más de 20 años, y ha adquirido posicionamiento y trayectoria administrativa, dentro de su objetivo está en control y vigilancia del servicio de transporte particular, público y tránsito terrestre, entendido este como una actividad económica encaminada a garantizar la movilización de personas, animales y cosas a través de vehículos apropiados a cada uno de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujetos a una contraprestación económica.

Dándole cumplimiento al planteamiento anterior, se aborda ahora, el diseño e implementación del PESV, basándose en lo establecido en la Resolución No. 40040595 de Julio del presente año, la cual fija una nueva metodología, que en forma general abarca hasta 24 puntos a tener en cuenta y se clasifica a las empresas de acuerdo al tamaño de la flota de vehículos o del número de conductores y se homologan las actividades con referencia a la ISO, de tal manera que cada empresa puede elegir bajo que estándar desarrolla la implementación del PESV. El diseño de este Plan se determina a través de 24 pasos, enfocados a lo el ciclo PHVA, de los cuáles, del paso 1 al 8, tiene que ver con la planificación que es lo que ahora vamos a trabajar, a fin de determinar, para la siguiente fase de implementación, los pasos subsiguientes que precisan ejecución, seguimiento y mejora continua.

Por todo lo anterior, iniciamos el presente proceso con los puntos atinentes a la planificación, que va desde la asignación del liderazgo al interior de la Entidad para que diseñe El PESV, pasando por la conformación del COPASST, la política de seguridad y salud en el trabajo, el compromiso y revisión por la alta dirección, el diagnóstico, la caracterización, evaluación y control de riesgos, objetivos y metas y culmina con los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.

1. OBJETIVOS.

1.1. Objetivo General.

Contar con una herramienta que auspicie y coadyuve el desarrollo y práctica de la política de seguridad vial integral al interior del Fondo de Tránsito y Transportes, la cual pueda contribuir a un mejor desempeño de las actividades de trabajadores, operarios, conductores, usuarios, peatones y directivos, y que finalmente favorezca su desenvolvimiento y funcionalidad, en el propósito misional que tiene encomendado La Entidad.

1.2. Objetivos Específicos.

- Establecer una programación de las actividades y tareas pendientes para el logro efectivo de una política de seguridad vial del Fondo.
- Promover el recurso humano del Fondo, tendiente a forjar en este, una actitud de prevención en seguridad vial, en cumplimiento de las normas que rigen este asunto.
- Fomentar una cultura de seguridad vial, tanto interna como externamente, en El Fondo de Tránsito y Transportes Terrestre de Magangué.
- Hacer cumplir a operarios, conductores y demás personal de La Entidad, las normas sobre seguridad vial.
- Establecer el panorama de riesgos en las tareas y actividades del Fondo, para forjar un plan de acción para la prevención de accidentes y eventos viales catastróficos.

3. ALCANCES E IMPORTANCIA.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV, tiene una relevancia desde todo punto de vista, toda vez que fue la misma ONU quien definió en el 2011 esta responsabilidad para todos los países. Así, Colombia asumió los compromisos adquiridos en este sentido ante las Naciones Unidas, y también creó su propio Plan de Seguridad Vial Nacional, por lo que sus diversos organismos y oficinas administrativas han establecido, las directrices e instrucciones para que todas las empresas, organizaciones y estamentos que tengan a su cargo la actividad del transporte y las que no, pero que el desplazamiento de personas, objetos o mercancías, esté como un factor desencadenante de su misionalidad, deban elaborar el correspondiente Plan.

En el anterior sentido, El PESV tiene una importancia desde el punto de vista social, económico, político, cultural y ambiental. Asegura para directivos, trabajadores, servidores públicos, autoridades, empresarios, usuarios y comunidad en general, el cumplimiento de derechos y deberes, en cuanto al tema de la movilidad y la utilización del espacio público, para minimizar riesgos en la ocurrencia de accidentes de tránsito y disminuir los efectos de estos cuando ocurran. Así podremos determinar un comportamiento responsable de todos en el uso de las vías públicas; como puede advertirse es un asunto que reviste una característica de cultura ciudadana responsable, al momento de comportarse en espacios públicos.

4. ESTRATEGIAS.

Teniendo como punto de inicio la creación del presente Plan específico de seguridad vial, se adoptarán las siguientes estrategias:

- **ESTRATEGIA DE CAPACITACION:** Es un plan de Acción diseñado para usuarios y empleados, para ofrecer acción y capacitación sobre Seguridad vial. Se hace énfasis en conductores, operarios y trabajadores en general, pero tiene incidencia también en usuarios, contratistas y ciudadanos que trabajan o mantienen relación con las actividades que cotidianamente realiza.
- **ESTRATEGIA ACTIVA:** Es la programación de una serie de simulacros y demostraciones de riesgos y amenazas en las operaciones, las cuales se realizarán en horarios hábiles que tienen por fin, alcanzar objetivos claros y precisos de conciencia alrededor de la seguridad vial en conductores y usuarios del servicio público de transporte.
- **ESTRATEGIA ACCION-PARTICIPACION:** Consiste en la participación en el Plan de seguridad Vial de todo el personal, pero sobre todo con conductores, operarios y usuarios del servicio. Lo anterior implica conseguir esa participación para la ejecución, seguimiento y evaluación de este Plan; aquí también se contempla la intervención de las compañías aseguradoras, las cuales actuaran en lo referente a riesgos laborales, específicamente en lo relacionado con la elaboración de protocolos y flujogramas para la atención de estos asuntos.
- En función de estas estrategias, se tendrán y desarrollarán las siguientes acciones:

a-Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios.

b-Equipos y vehículos para la movilidad segura.

c) Comportamiento de los usuarios.

5. DEFINICIONES.

- **Plan estratégico de Seguridad Vial:** Instrumento de planificación que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado existentes en Colombia.
- **Seguridad Vial:** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida e integridad física de los actores de las vías.
- **Seguridad Activa:** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
- **Seguridad Pasiva:** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a disminuir los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
- **Accidente de trabajo:** Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.
- **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.
- **Contratista:** Compañía o persona que proporciona un producto o servicio.
- **Riesgo:** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
- **Peligro:** Fuente, situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, daño a la propiedad o una combinación de éstos. (NTC – OHSAS 18001:2007).
- **Demarcación:** Símbolo, palabra o marca, de referencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.
- **Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.
- **Incidente:** Evento que da lugar a un accidente o que tiene el potencial para producirlo.
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo.
- **Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía, teóricamente para operar un vehículo.
- **RUNT:** Registro Único Nacional de Tránsito.

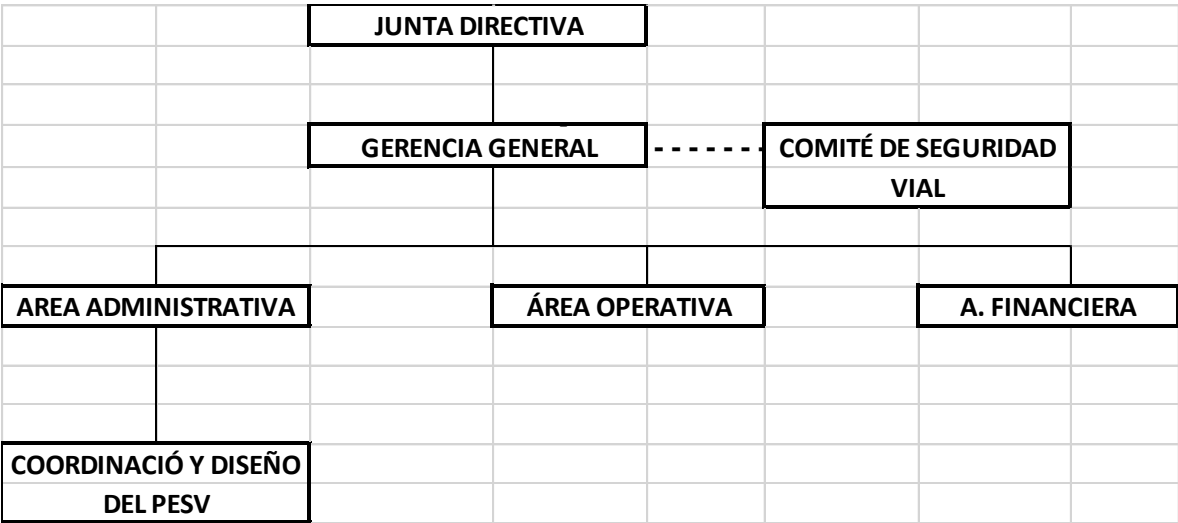
- **Señal de Tránsito:** Dispositivo, signo o demarcación, dispuesto por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o guiar el tránsito.
- **SIMIT:** Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito.
- **SOAT:** Seguro obligatorio de accidentes de tránsito.
- **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.

6. DIAGNÓSTICO ADMINISTRATIVO DE LA EMPRESA.

6.1. Estructura Organizacional.

Aquí abordaremos lo referente a la estructura organizacional que dispone auto Río actualmente, para llevar a cabo la realización del PESV. En el diagnostico adelantado se encontró esta parte orgánico-funcional de La Entidad, pero también cotejamos ésta, para guardar simetría y correspondencia, con las definiciones o funciones planteadas en la Resolución No. 40040595 de Julio de 2022 y demás normas que la complementan, y que debe observar toda organización empresarial, que cumpla con los parámetros establecidos para portar o tener PESV. En este caso, la estructura administrativa correspondiente, debe tener en cuenta la existencia de estas formalidades organizativas, en grupos y áreas de talento humano, para adaptarse a estas exigencias en materia de seguridad vial y de prevención de accidentes laborales y de seguridad y salud en el trabajo.

Acorde con la información existente y que en la práctica se hace día a día, esta estructura es la siguiente



MISIÓN:

El Fondo Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de Magangué, es una entidad descentralizada del orden municipal, con autonomía jurídica, administrativa, financiera y funcional, encargada de la administración, regulación y control del servicio público de transporte terrestre, en todo el territorio de Magangué, conforme a los preceptos constitucionales y legales que rigen la actividad transportadora en el país.

VISION:

Como Entidad reguladora, fiscalizadora y controladora del servicio público de transporte terrestre en el Municipio, que ha ejercido esta función por más de 20 años, y ha adquirido posicionamiento y trayectoria administrativa, se proyecta al año 2030, como un organismo autosuficiente, formal y sobresaliente, con incidencia en el territorio de su jurisdicción y en la zona de influencia del Municipio de Magangué.

OBJETIVO ESTRATÉGICO EMPRESARIAL.

El Fondo tiene como objetivo la regulación del servicio de transporte particular, público y tránsito terrestre, entendido este como una actividad económica encaminada a garantizar la movilización de personas, animales y cosas a través de vehículos apropiados a cada uno de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujetos a una contraprestación económica.

Acorde con el objetivo estratégico central, se han definido sus orientaciones o componentes resultantes, con una vasta orientación hacia la racionalidad y aprovechamiento de las habilidades y competencias existentes. A continuación, se relacionan éstos:

Componente 1: Incidencia en el fortalecimiento de la capacidad regional.

Componente 2: Reconocimiento de habilidades y competencias

Componente 3: Economía y bioproductividad.

Componente 4: Difusión e Integración de Capacidades.

Componente 5: Contribución al sector productivo.

6.2. Soportes Organizacionales del Pesv.

Esta parte está conformada por El Coordinador de diseño, ejecución e implementación del PESV y por El Comité de Seguridad Vial Interno, quién debe estar articulado con El Comité Paritario para La Seguridad y Salud en el Trabajo-COPASST, órganos de consulta de la alta dirección y coordinan todo lo relacionado con los temas de Sistema de Gestión para La Seguridad y Salud en el Trabajo de la Empresa-SGSST y su relación con El Pesv.

6.3. Política de Seguridad Vial.

La política de seguridad vial del Fondo, está basada en las definiciones hechas por El Gobierno Nacional, aspecto que se encuentra contenido en El Código Nacional de Tránsito, y teniendo en cuenta lo definido por El Ministerio de Transporte, en los contenidos del plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad; además optando en base a los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad. Posteriormente, debido a la problemática asociada a los accidentes de tránsito, en la Ley 1450 de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: “Prosperidad Para Todos”, el Gobierno Nacional declaró la seguridad vial como una política de Estado que trascienda los planes y programas de un período de gobierno.

En esta materia podemos decir que, dicha política lo es de tipo estacionaria, inicialmente, esto es que está basada en el mero cumplimiento de la normatividad, y posteriormente dinámica y progresiva, ya que, lo que se pretende es trascender en su impacto real hacia la totalidad de los trabajadores y usuarios de los servicios que presta La Entidad, es decir hacia el entorno empresarial, que es la comunidad de Magangué y su área circundante regional.

Ahora que existe un marco legal determinante en Colombia para este tema, en donde se precisa que todas las empresas, entidades y organizaciones deben planear, programar y organizar Sistemas Operativos, que

aseguren en ellas, la aplicación plena e intrínseca del concepto de la prevención y seguridad, para conseguir que la prestación real de servicios que ofrece a la ciudadanía y a los grupos de interés internos o externos, sean en condiciones de seguridad, comodidad, confianza y economía, integridad e inclusión.

En consideración de la anterior concepción, se fija en adelante una política de seguridad vial fundamentada en la prevención, promoción y control, en los siguientes términos: **EL FONDO MUNICIPAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DE MAGANGUÉ, promoverá una seguridad vial sustentable, sostenible e incluyente, que garantice la movilidad de todos sus empleados y usuarios, con el compromiso en la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras de éstos, y dando prelación al uso de modos alternativos de transporte, como el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, y a traslados en sistemas de transporte que preserven el medio ambiente, por lo tanto, el mejoramiento continuo de los procesos concernientes será permanente.**

6.4. Liderazgo, Compromiso y Corresponsabilidad.

ACTA COMPROMISORIA ALTA DIRECCIÓN.

La Alta Dirección del Fondo, en consonancia con los preceptos consignados en La Ley 1503 de 2011, Decreto Ley 2106 de 2019, La Resolución 0312 de 2019, La Ley 2050 de 2020 y La Resolución 40040595 de 2022, adopta y asume el compromiso gerencial estratégico, de liderar el diseño, creación, implementación, evaluación, seguimiento y control del PESV. En virtud de lo anterior, adelantará todas las acciones, actividades y tareas necesarias, conducentes a conseguir y materializar el objetivo de lograr el cometido de toda la normatividad reseñada. El Plan deberá contribuir a generar conciencia y compromiso de todas las personas de La Empresa, para emprender acciones a favor de implementar una política interna de seguridad vial.

En señal de compromiso asumido, se firma el presente, por parte de La Dirección General del Fondo.

7. ASPECTOS A DESARROLLAR DEL PESV.

El PESV como instrumento de planificación que, oficialmente consignado en un documento, contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la seguridad vial, según los nuevos contenidos básicos de La Resolución 40040595 de 2022, deberá contener la parte institucional, el comportamiento humano, la seguridad de los vehículos y la infraestructura, la atención a víctimas, la identificación, análisis, valoración y tratamiento de riesgos y los programas tendientes y los programas de gestión de la velocidad segura, el de prevención de la fatiga, el de prevención de la distracción, el de cero tolerancia a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas y el de protección de actores viales vulnerables.

7.1. Coordinación Interna Institucional.

Las actividades concebidas en el presente Plan, contarán con mecanismos de coordinación entre todos los involucrados al fin de alcanzar metas, evaluables trimestralmente, mediante indicadores de gestión y resultado con el efecto de medir su efectividad. Para ello al interior del Fondo, habrá la figura de Coordinador del diseño y de las correspondientes etapas de implementación, seguimiento, evaluación y control. Igualmente está El Comité Interno de Seguridad Vial de la empresa quién coordina y asesora todos los asuntos pertenecientes a la seguridad vial.

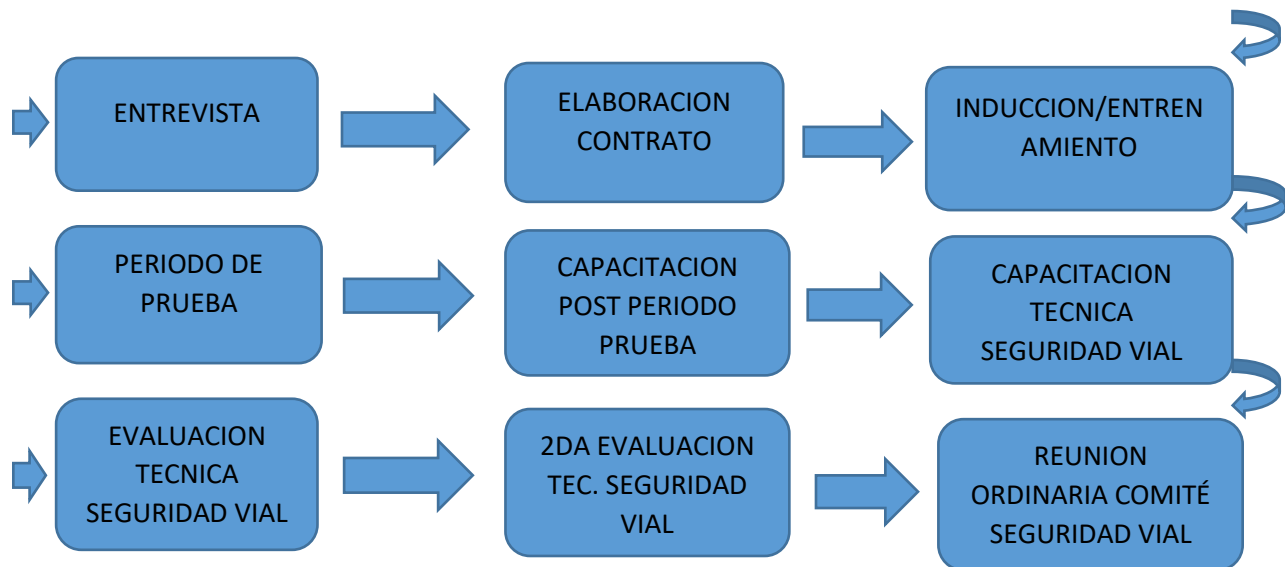
7.2. Comportamiento Humano.

Auto Río, a través del COPASST y de la ARL, implementará los mecanismos de capacitación de seguridad vial que cuenten con personal técnico experto, que realice estudios del estado general de salud de sus empleados con la forma y periodicidad que establezca el Ministerio de la Protección Social.

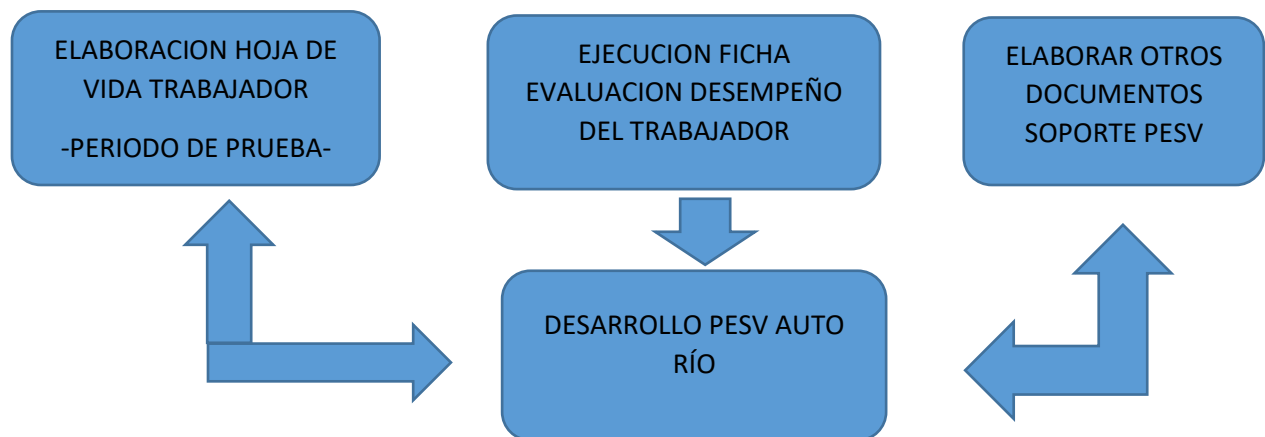
Para la implementación de los mecanismos en capacitación en seguridad vial, la Organización contara con personal idóneo, con conocimiento en materias de tránsito y transporte.

En cuanto hace al Proceso de selección, vinculación, adiestramiento, capacitación y movilidad del capital humano (Trabajadores y Funcionarios), La Cooperativa ha definido un esquema, sobre todo en la incorporación de personal operativo y conductores, que obedece a los parámetros de ley y los requerimientos técnicos, físicos y morales, que todo individuo debe observar, para aspirar a desempeñar un cargo en cualquier organización o empresa. Esto se sintetiza y describe de la siguiente manera:





El anterior esquema, para lo referente a movilidad de operarios y conductores, y para fines de cumplimiento de los objetivos del Plan, tiene en cuenta la idoneidad del trabajador, su desempeño y actitud frente a este. La evaluación y seguimiento del proceso tiene en cuenta las operaciones del servicio, las cuales están descritas en los manuales de procesos y seguimientos de tareas y actividades de La Empresa, y en los que se evidencian herramientas y ayudas, que son para el registro de la información, que debe surtir la base de datos para el mantenimiento de la política de seguridad vial. Como respaldo de esto, tenemos La ficha técnica de seguimiento y evaluación del parque automotor, la ficha de evaluación de operarios y conductores y la Planilla de operaciones de rutas y horarios. En conclusión, este proceso se sintetiza así:



La ficha de evaluación del desempeño del personal o trabajador tiene la siguiente estructura:

Consecutivo _____

1. Generalidades del Cargo o Empleo.

NombreCargo_____

Código _____ Asignación Salarial _____
Nivel _____ Área Desempeño _____

2. Información Básica del Trabajador.

Nombres _____
Identificación _____
No. Licencia Conducción _____ Clase _____
Fecha Nacimiento _____ Edad _____ Sexo _____
Dirección Residencia _____ Estado Civil _____
No Hijos _____ Nivel Educativo _____ Peso/Estatura _____
Teléfono _____ Fecha Ingreso _____

3. Información Nivel educativo del Trabajador.

Grado Primaria _____ Institución Educativa _____ Año _____
Grado Secundaria _____ Inst. Educativa _____ Año _____
Tecnológica _____ Inst. Educativa _____ Año _____
Universitaria _____ Inst. Educativa _____ Año _____
Univ. Espec. _____ Inst. Educativa _____ Año _____

Otras capacitaciones

(Especificar) _____

4. Experiencia Laboral General.

Ord.	Nombre de la Empresa	Cargo Ejercido	Tiempo Servicio

5. Trayectoria Del Trabajador en La Entidad.

Otra(Especificar): _____

Funciones Asignadas: _____

Jefe Inmediato: _____

Observaciones Comportamiento Trabajador: _____

6. Evaluaciones al Desempeño Anual.

Años	Aspectos/Conceptos	Muy Bueno	Bueno	Regular	Malo
	1- APTITUD				
	2- ACTITUD				
	3- SOCIAL				
	4- SICOLOGICO				
	5- OTROS				

OBSERVACIONES JEFE EVALUADOR _____

Nota: Debe observarse Resultados de Evaluaciones médicas periódicas.

7. Cursos y Capacitaciones Realizadas en La Empresa.

[illegible]

7.3. Seguridad de los Vehículos.

La seguridad de los vehículos del Organismo está en función de los equipos de transporte usados por sus trabajadores, los cuales se componen de motocicletas y automóviles tipo camioneta, los cuales usan en sus desplazamientos desde y hacia su lugar de residencia y hasta el lugar de operaciones e instalaciones del Fondo. Estos equipos o vehículos automotores están cobijados, para efectos de ejecución, accionar y seguimiento del PESV, por los esquemas de Mantenimiento y Conservación que tiene cada propietario y La Ficha Técnica de Evaluación de Mantenimiento y Conservación de los Vehículos; estos documentos deben seguir la estructura de Fichas de Evaluación Técnica vehicular que usan las empresas transportadoras, que es el documento base para la recolección de la información que nutre los elementos mencionados del Componente seguridad.

FICHA DE EVALUACION TECNICA DE VEHICULOS.

Fecha:		Propietario Vehículo:						
No. Placa:		Marca:		Clase:		Modelo:		
No. Motor			No. Chasis:			Combustible:		
1. CARACTERISTICAS FISICAS DEL VEHICULO.								
Tipo carrocería:				Color:		Tipo Silletería:		
No. Puestos:		Luces Delanteras:				Luces Traseras:		
Llantas:			Rines:		Balanceado:			
Otras Caract.:								
2. REVISION TECNOMECANICA.								
Motor:				Correas:				
Aceite:				Filtros:				
Radiador:				Cambios:				
Mangueras:				Direccionales:				
Chumaceras:				Balineras				
Embragues:				Otros:				
3. REVISIONES ELECTRICAS.								
Batería:			Bujías:			Encendido:		
Cableado:				Bovinas:			Tableros:	
Luces:				Otros:				
4. ASPECTOS ADICIONALES DE LA REVISION DEL VEHICULO.								

8. DIAGNÓSTICO.

Elaborado el diagnóstico en Seguridad Vial, mediante encuesta realizada a los funcionarios y conductores del Fondo; esta parte inicial se hizo fundamentalmente a los distintos funcionarios administrativos, operativos y asistenciales. (Ver Anexo No. 1). Como resultado y análisis de la encuesta realizada, se construye un Plan de Capacitación en Seguridad Vial para todos sus trabajadores, basados en sus roles de conductores, pasajeros y peatones.

Ord.	CONCEPTOS	PORCENTAJES %
1.	SEXO: HOMBRES-MUJERES	72-28
2.	EDAD. HOMBRES: RANGOS 18-30/30-40/40-50 Y MAS 50	19/60/12/9
3.	NIV. EDUCAT.: PRIMARIA/SECUND./ TECN./UNIV./OTRO	10/57/22/9/1
4.	DIST. RESIDENC.: RANGOS 0-1KMS/1-2/2-3/3-4/MAS 4	0/11/17/24/48
5.	ESTADO CIVIL: U. LIBRE/CASADO/DIVORC./SOLT./OTRO	31/29/25/12/3
6.	No. HIJOS. RANGOS: 0/1-3/3-4/4-5/MAS 5	8/63/16/7/6
7.	N. SOCIOECON. ESTRATOS: 1/2/3/4/MAYOR 4	60/26/10/4/0

Información Relacionada con la Actividad Transportadora.

Ord.	CONCEPTOS	PORCENTAJES %
1.	LIC. CONDUC. HOMBRE: LIC-NO LIC/ MUJER: LIC-NO LIC.	82-18/22-78
2.	EXPER. CONDUC. AÑOS: 0-2/2-4/4-6/6-8/MAS 8	10/22/49/12/7
3.	ACCIDENTALIDAD. CASOS: SI/NO	25/75
3.1.	TIEMPO OCURRENCIA ACCID.: 1AÑO/2/3/4/5/MAS 5	0/5/13/43/39/0
3.2.	EVENTO OCURR.: T. LIBRE/J. TRABAJO/TRAYECT. RES.	65/ 25/10
3.3.	EVENT. J. TRAB.: CONDUCTOR/FUNC. ADVO/PEATON.	84/14/2
4.	EFFECTO ACCID.: INCAPAC./LESION/HERIDA NORMAL.	32/14/54

Información Relacionada con Desplazamientos.

Ord.	CONCEPTOS	PORCENTAJES %
1.	TIPO VEHIC. DESPLAZAM. TRABAJADOR DE RESID.:	
	VEH. PROPIO/MOTO/V. SERV. PCO/V. EMP./BICICLETA	1/46/50/0/3
2.	PROM. TIEMPO DISTANCIA RECORRIDO A RESIDENCIA.	
	MENOS DE 1 HORA/1-2HRS/2-3HRS/MAS 3HRS.	94/4/0/2
3.	HABITOS DE DESPLAZ.: USO ELEM. PROT.: SI/NO	63/37
4.	CONOCE ELEM. PROTECC. PARA DESPLAZ.: SI/NO	89/11
5.	USO OBJET. DISTRAC.: TEL MOVIL/AGENDA/LIBRO/OTR.	87/10/0/3
6.	DESPLAZ. VEH. PROPIO, MOTO O BICIC., REvisa:	
7.	LLANTAS/MOTOR/ELECTRIC./FLUIDOS/OTROS.	55/25/14/3/3

Información Relacionada con Operarios y Conductores.

Ord.	CONCEPTOS	PORCENTAJES %
1.	CAPACIT. OPER.Y CONDUCT. SEG. VIAL: SI/NO	13/87
2.	CONDUCT. /OPERAR. SENSAC. SEG. CONDUCIR:SI/NO	54/46
3.	COND. /OPER. DESCANSO VIAJ. LARGOS: SI/NO	90/10
4.	FRECUENCIA DETENCION RECORRIDOS DE RUTA:	
	NO SE DETIENE/C. HORA/POR NECES./POR CANSANC.	50/22/24/4

Toda esta información esta descifrada y analizada de tal forma que se adapta a los requerimientos y exigencias que demanda la elaboración de todo PESV, por lo cual se presenta el siguiente esquema del consolidado del diagnóstico realizado.

Identificación riesgos viales de funcionarios, Operadores y Conductores.

ETAPAS			DETERMINANTES		
			DATOS CONSOLIDADOS	RIESGOS VIALES	D. VIAL
ANTES	P	A	Accidentalidad Mayor 25%, ocurre en tiempo libre 65% y en jornada laboral 25%.	Inasistencia laboral por incapacidad accidente tránsito.	Peatón, pasajero y conductor.
	R	C			

	E V E N C I O N S	C I D E N T E S	Desplazamiento de trabajadores en vehic. Propio 1%, en moto 46%, Serv. Pub. 50% y en bicic. 3%	-Alto % ocurr. Accidentes viales. -Retrasos e inasist. Laboral. -Procesos judiciales y Costos asociados.	Conductor y trabajador.
			En Evento Ocurrencia de Accidente en Jorn. de Trabajo.: 84% a Conductor, 14% a Funcionarios y 2% a trabaj. Como peatón.	-Deficiencia de control operacional. -Desplazamientos. -Rutas	-Pasajero, Conductor Funcionarios
			Efecto de Accidentes: Incapacidad 32%, Lesión 14% y Herida Normal 54%.	-Deficiencias Administrativas. -Asunción Costos Laborales y Sociales.	-Pasajeros, Conductores, peatones y usuarios.
			Tipo de Vehic. para Desplazam. Trabajador De la Residencia al Trabajo.: En Vehic. Propio 1%, En Moto 46%, En Vehic. Serv. Pco. 50% y En Bicicleta 3%.	-Estrés laboral por falta de Programación de desplazamientos. -Ineficiencia Laboral. -Accid. e Imprevist.	Trabajadores y Funcionarios
			Hábitos de Desplazam.: Uso Elementos de Protecc.: 63% los usan, el 37% No. Conocim. de Elementos de Protecc. Para Desplazam.: 89% Si y 11% No.	-Posibilidades de Ocurrencia de Accidentes. -Imprevisión Laboral. -Ineficiencia Administrativa.	-Operarios, Conductores y Funcionarios.
DURANTE	P R E V E N T	T R A M A T O M	Trabaj. En Desplazam. En Vehic. Propio, Moto o Bicic., hace Mantenimiento o Revisa: Llantas 55%, Motor 25%, Sist. Elect. 14 %, Fluidos 3% y Otros 3%.	- Ausencia en Programación de desplazamientos. -Retrasos e Inconvenientes Laborales y Administrativos.	-Operarios, Conductores, Peatones y Funcionarios.

	N A C T I I O S N M O S	Capacitación a Operarios y Conduct. En Segur. Vial: Si reciben 13%, No Reciben 87%. Concepto Conduct./Operarios. Sensac. Seg. Conducir: Positiva 54%, Negativa 46%.	-Baja Percepción de Seguridad Laboral. -Ausencia de Programas a Trabajadores de Capacitación en Seg. Vial.	Funcionarios, Conductores, trabajadores y operarios.
DESPUES	C V V O A I N C D S I A E O R N	Frecuencia de Detención Recorridos de Rutas: No se Detiene 50%, Cada Hora 22%, Por Necesidad 24% y por Cansancio 4%.	-Ausencia de Programas en Seguridad Laboral. - Posibilidades de Ocurrencia de Accidentes.	Trabajadores, Operarios y Conductores.

Para el grupo específico de conductores y operarios de los vehículos prestadores del servicio de transporte terrestre que opera La Empresa, igualmente se aplicó la metodología para identificar y evaluar riesgo laboral de este tipo de trabajadores, disponible en la normatividad vigente. Al respecto los datos pertinentes son:

a. Gestión Preventiva. Coeficiente 2.25

Lit.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
a.						
1	Organización Preventiva.		X			
2	Planificación de la Prevención.		X			
3	Información/Formación.			X		
4	Hábitos/Actitudes.	X				

b. Factores Temporales. Coeficiente 5.33

Lit.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
b.						

1	Jornada de Trabajo/Pausas.			X		
2	Trabajos x Turnos/Nocturno.			X		
3	Falta de Tiempo/Control del Ritmo.				X	

c. Factor Psicosocial. Coeficiente 4.4

Lit. c.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
1	Comunicación/Entorno Social.			X		
2	Identificación con el Trabajo.			X		
3	Nivel de Responsabilidad.		X			
4	Estilo de Liderazgo.				X	
5	Margen de Iniciativa.			X		

d. Vigilancia de la Salud. Coeficiente 6

Lit. d.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
1	Sueño/Alimentación.				X	
2	Vigilancia y Control Salud.			X		

e. Carga Mental. Coeficiente 2.67

Lit. e.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
1	Atención/Precisión.			X		
2	Dificultad de la Tarea.		X			

3	Nivel de Estrés.		X			
---	------------------	--	---	--	--	--

f. Carga Física. Coeficiente 3

Lit. f.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
1	Diseño del Puesto.		X			
2	Carga Estática/Dinámica			X		

g. Entorno Físico. Coeficiente 6.4

Lit. g.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
1	Ruido.				X	
2	Iluminación.			X		
3	Ambiente Técnico.				X	
4	Ventilación.			X		
5	Vibraciones.				X	

h. Condiciones de Seguridad. Coeficiente 3.4

Lit. h.	Concepto	Gradualidad				
		1	2	4	8	16
1	Vehículos/Equipos y Herramientas.		X			
2	Orden y Limpieza.		X			
3	Incendios.				X	
4	Instalación Eléctrica.			X		
5	Materiales Peligrosos.	X				

i. Otros Riesgos. Coeficiente 4

Lit.	Concepto	Gradualidad				
------	----------	-------------	--	--	--	--

i.		1	2	4	8	16
1	Estado de la Vía.			X		
2	Señalización e Información de la Vía.			X		

Calculo Coeficiente de Accidentalidad.

Con la información precedente de las tablas anteriores, se realiza el cálculo de coeficiente de accidentalidad del Fondo, dando como resultado:

Coeficiente AT = 37.45. Riesgo moderadamente medio.

Con base en este riesgo se concluye que este riesgo moderadamente medio, es tolerable, debiendo hacer énfasis o trabajar aquellos aspectos que mayor inciden en la cuantía de dicho coeficiente. Esos factores son precisamente los que se van a trabajar en el Plan de Acción que, para El Organismo se va a elaborar y que en este sentido apuntan a la disminución de esos tipos de riesgo.

Matriz de Riesgo.

Con base en la misma metodología disponible en los instructivos de Min transportes para la elaboración de estos planes, se aplica al presente trabajo, a fin de obtener la matriz de riesgo de seguridad vial para El Fondo, la cual queda como aparece más adelante.

Calificación Versus Interés.

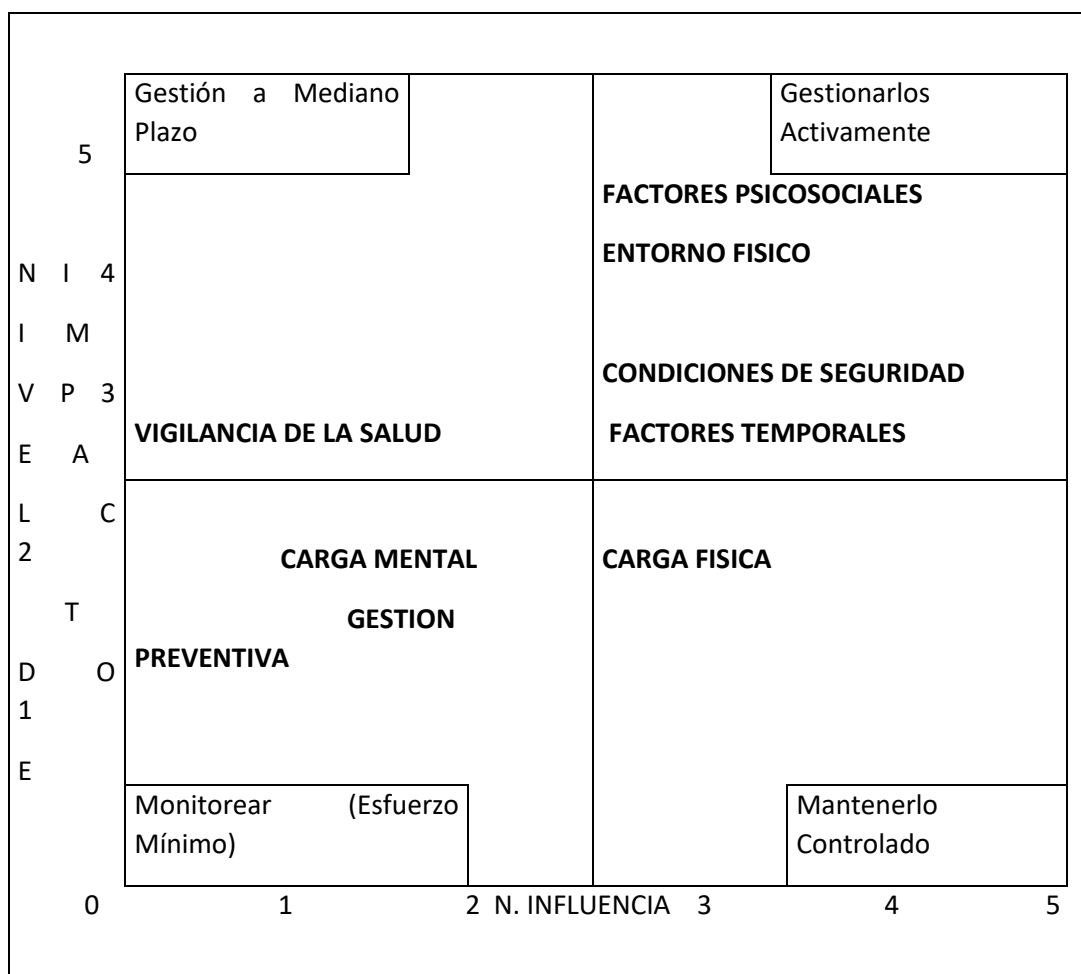
Se realiza matriz de evaluación tomando como referencia la calificación consolidada en la Encuesta aplicada a Operarios y Conductores. Se identifican claramente cuatro zonas de intervención, las cuales a su vez representan diferentes niveles de criticidad en la situación registrada. El trabajo se enfocará en aquellas zonas donde la calificación dominante sea más elevada, y se implementaran las medidas que permitan controlar tales factores desencadenantes del riesgo existente.

C A N 4 I V	5 A L I F	Gestión a Mediano Plazo	Gestionarlos Activamente
		GESTION PREVENTIVA	ENTORNO FISICO
			GESTION DE LA SALUD
			FACTORES PSICOSOCIALES

E I																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Impacto vs Nivel de Influencia.

Se realiza la matriz de evaluación tomando como referencia el nivel de impacto sobre el PESV contra el nivel de influencia que genera cada uno de los factores dentro del mismo; se identifican claramente cuatro zonas de intervención, las cuales a su vez representan diferentes niveles de criticidad en la situación actual. Los planes de acción se realizarán tomando como base esta matriz, haciendo un mayor énfasis sobre los factores que se encuentran en nivel crítico entre la matriz actual y la anterior



Plan de Acción o de trabajo.

Las acciones planteadas en el presente, corresponden al Programa de Seguridad y Salud en el trabajo, el cual se realiza directamente desde la Dirección General y los funcionarios de manejo del Área Administrativa, La Aseguradora de Riesgos y Laborales- ARL y La Coordinación de Diseño del PESV.

INVENTARIO DE FACTORES.	PILAR	DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD	CALIFICACION	INTENSIDAD	IMPACTO	INFLUENCIA	ACCIONES PROPUESTAS PARA GESTIONAR	DIFICULTADES A ENCONTRAR
A.Gestión Preventiva.	Gestión Institucional	Hay conocimiento de la gestión preventiva que realiza El Fondo	4	2	3	3	• Capacitar en estructura organizacional y gestión preventiva	Programación y Preparación Suficiente de Actividades.
Factores Temporales.		El trabajo en jornadas y las pausas que se realizan.	4	4	4	8	Establecer Actividades de seguimiento y Vigilancia.	Actitud y Compromiso Inicial de Trabajadores.

C.Factores Psicosociales.	Comportamiento Humano.	La Comunicación, entorno social y niveles de responsabilidad	4	4	8	2	• Capacitación en liderazgo frente a situaciones de riesgo psicosocial a líderes (ARL) • Campañas de sensibilización en riesgo psicosocial • Aplicación de batería diagnóstico de riesgo psicosocial. • Contratar psicólogo clínico para realizar intervención oportuna.	• Programación y Preparación Suficiente de Actividades. • Empresa responsable no entregue material completo y a tiempo • No se diligencie la totalidad del instrumento • No se contrate a tiempo el profesional requerido
D.Vigilancia de la Salud.		Vigilancia de los factores sueño, alimentación y fatiga.	6	4	8	4	• Programa de capacitación. • Jornadas de Sensibilización.	• Programación y Preparación Suficiente de Actividades. • No se disponga de la logística requerida

E. Carga Mental.	•Comportamiento Humano. • Vehículos seguros.	Manejo del stress, nivel de atención en la ejecución de la actividad e identificación con el trabajo.	3	4	2	2	• Aplicación baterías de riesgo psicosocial.	•Compromiso, Control y seguimiento de Actividades.
F. Carga Física.	• Vehículos Seguros.	Adecuación del lugar de trabajo (Vehículo), manejo de la carga de trabajo.	3	2	4	4	• Inspección de la problemática actual de ruido y medidas de protección auditivas, por parte de Seguridad y Salud en el Trabajo.	•Programación y Asignación presupuesto.
G. Entorno Físico.	•Vehículos Seguros • Infraestructura Segura.	La forma como interviene el entorno.	6	8	8	4	• Capacitación sobre efectos del ruido, uso y cuidado y procedimiento de reposición del elemento • Medición de vibraciones a los equipos especiales por parte de la ARL. • Realizar medición de discomfort térmico para el vector. • Plan de Señalización.	
Condiciones de Seguridad.	Vehículos Seguros	La forma como se percibe la seguridad del	3	4	8	1	• Curso de alturas para conductores, ayudantes y operarios.	• Personal no apto medicamente

		vehículo o equipo operado.					• Capacitación en uso de extintores al personal de conductores. • Generar acciones de orden y aseo específicas para conductores.(Calidad)	para el curso de alturas. • Falta de disponibilidad del personal de Calidad.
--	--	-------------------------------	--	--	--	--	---	---

9. SEGURIDAD DEL FACTOR HUMANO.

9.1. Conductores y Cargos Afines Vinculados.

Todo lo concerniente al factor humano o stock laboral, se muestra en el acápite del presente Plan, el cual contiene los Cargos de Conductores y operarios adscritos a la prestación directa del servicio de transporte terrestre en las rutas que actualmente se operan. Ahí también se detalla, lo del procedimiento “Selección y vinculación de personal”, cuya versión se actualiza con el fin de incluir los requisitos definidos para la selección y contratación de conductores de vehículos y equipos especiales.

Estos procedimientos están a cargo del Área Administrativa y está respaldado en el Perfil de Cargo definido para el caso, el cual tuvo un ajuste con el fin de asegurar las particularidades exigidas por la ley, en cuanto al Perfil y al Procedimiento de Selección como tal.

Como parte de los controles nuevos establecidos, el Comité de Seguridad Vial estudió y aprobó lo concerniente con el Tipo y Clase de Licencias de Conducción exigidas para quienes van a ser vinculados a estos cargos. Esto implica que El Fondo debe acompañar a los conductores actuales, en los procesos externos de Categorización de la Licencia, con el fin de que se elimine la brecha existente en este requisito. Como consecuencia de esto, se definió que todos los conductores de la Entidad y quienes vayan a ser vinculados, deben contar con Licencia de Conducción Categoría C3, a excepción de aquellos funcionarios que tengan moto, a los que se les exigirá sólo Categoría A1.

En cuanto a la antigüedad, se tomará como base el reporte del RUNT para la validación de esta; la Entidad implementará los mecanismos necesarios y suficientes para validar la información con los entes estatales y así poder precisar la antigüedad real de las licencias de las personas contratadas o por contratar. Las personas a cargo de implementar el procedimiento de Selección y Vinculación de Personal, fueron informadas de los criterios requeridos por la normatividad asociada a la Seguridad Vial, en cuanto a documentación y validación de información; de tal forma que se conozcan los requisitos previos exigidos y no se encuentren situaciones que impidan la culminación del proceso de selección.

Entre los documentos y/o validación que se informa y se implementa en forma permanente, se encuentran:

- Licencia de Conducción Vigente y en la Categoría Establecida.
- Estado actual de multas y comparendos de tránsito (debe estar a paz y salvo, expedido por el SIMIT, al momento de presentarse al examen de Ingreso)
- Certificado de inscripción ante el RUNT.
- Original de la Prueba de Idoneidad, realizada por entidad avalada por La Autoridad de Tránsito o quien haga las veces, con una vigencia de expedición no superior a sesenta (60) días.
- Experiencia comprobada con certificación, de acuerdo con la exigencia del perfil, para cada tipo de vehículo.

9.2. Pruebas de Ingreso.

Se formalizaron las pruebas prácticas y teóricas que permitan identificar los conocimientos de los conductores en materia de seguridad vial, pericia al conducir, conocimientos en torno a manejo defensivo y prevención de accidentes.

Como consecuencia de lo anterior, la Entidad asegura la implementación de las pruebas establecidas por la Resolución 1565 de 2014, así;

- Exámenes Médicos
- Exámenes Psicosensométricos.
- Pruebas psicotécnicas
- Prueba Teórica
- Prueba Práctica

Las anteriores pruebas se aplicarán a todos los candidatos que vayan a ser nivelados o ascendidos (personal interno) o vinculados (personal externo) como conductores y cargos afines; igualmente se aplicarán a quienes se desempeñen actualmente en el cargo, dichas pruebas tendrán una frecuencia anual. Los conductores que, al momento de implementarse las pruebas, las tengan en forma particular, en original y realizadas por entidad avalada para ello, podrán presentar dicho documento, para exonerarse de repetir los exámenes. La no aprobación de alguna de las pruebas, dará lugar a la reasignación de funciones en otra área, mientras se repite y se obtienen los resultados previstos. En ningún caso la Entidad permitirá que haya una persona conduciendo un vehículo, cuyas competencias y habilidades no sean las óptimas o no estén validadas por la entidad designada para ello.

9.3. Documentación de Conductores.

El Fondo garantizará la trazabilidad de la documentación que se recopile a los Conductores directos o indirectos. A través del Procedimiento de Selección y Vinculación de Personal y específicamente de las exigencias de la Resolución 1565 de 2014, se incorporaron los controles periódicos para que la información y documentación en general esté vigente y sea suministrada directamente por los funcionarios, quienes son los responsables directos ante el estado del cumplimiento de requisitos legales para conducir vehículos. Los requisitos exigidos serán controlados y solicitados por esta a los trabajadores, para mantenerlos vigentes y actualizados en los archivos.

9.4. Políticas de Regulación.

El Fondo estudio y aprobó las Políticas de Regulación. Dichas políticas se socializan con los funcionarios actuales y con quienes ingresan a ejercer los cargos implicados. Las políticas aprobadas son:

- Política de Control de Alcohol y Drogas - Política de Fatiga y Manejo del Sueño.
- Política de Regulación de Límites de Velocidad. - Política de Uso del Cinturón
- Política de Condiciones de Uso de Equipos Móviles de Comunicación.

(Ver anexo Respectivo – Políticas).

9.5. Elementos de Protección Personal (EPP)

A continuación, se presenta la definición de los elementos mínimos requeridos, teniendo en cuenta el vehículo a conducir. La validación final y las características de los elementos de protección personal, serán las definidas por el equipo del subproceso de “Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo”, perteneciente al Área de Gestión Humana.

TIPO DE VEHICULO	ELEMENTOS DE PROTECCION
Microbús	Uniforme de Labor. Guantes de Seguridad. Gafas de Seguridad. Protección Auditiva.
Automóvil	Uniforme de Labor. Calzado Cerrado. Chaqueta Reflectiva. Gafas de Seguridad.
Motocicleta	Casco que cumpla la norma NTC 4533. Chaqueta reflectiva. Guantes para moto. Rodilleras. Calzado cerrado.

10. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS.

El Fondo tiene aprobado e implementado Normas para el Control y Manejo Administrativo del Parque Automotor, las cuales pone en práctica a través de los diferentes mecanismos con que cuenta, lo que considera necesario y suficiente para regular el manejo de los vehículos y equipos de su propiedad, los mantenimientos de fábrica o de garantía propio de cada vehículo, así como los mantenimientos preventivos y correctivos aplicados a esos vehículos.

La Entidad, además tiene en cuenta que, dentro del mantenimientos de vehículos, debe tenerse en cuenta el chequeo y La RTM, ya que sus particularidades son vitales para el correcto desempeño y la movilización de los mismos a cada una de los sitios requeridos. En tal sentido, ahora mostramos el formato Lista de Chequeo para Revisión Tecno mecánica-RTM.

LISTA DE CHEQUEO-ALISTAMIENTO DE VEHICULO PARA DESPACHO Y REVISION TECNOMECANICA-RTM.
--

CONSECUTIVO No.					
DOCUMENTACION NECESARIA					
Tarjeta de Propiedad.		SOAT Vigente		Certificado de conformidad instalación de gas. Cuando aplique.	
Nota: El vehículo debe presentarse descargado y limpio.					
SISTEMA ELECTRICO					
Luz Freno		Luz Reversa		Luces Direccional	
Unidades Delanteras		Cocuyo delante. y tras.		Limpiabrisas	
Funcionam. De Vidrios		Pito		No Pres. Explor. Encima defensa	
SISTEMA DE FRENOS					
Nivel de Liquido		Mangueras		Fugas Liquido	
Graduación y Ajuste		Freno de Mano		Antideslizante Pedal del Freno	
Funcionam. Retorno Pedal		Booster		Aceler. o movim. Exces. pedal	
SISTEMA DE DIRECCION					
Terminales		Axiales		Fugas Liquido	
Timan		Guardapolvos		Fugas Hidráulico	
Alineación					
SISTEMA DE SUSPENSION					
Amortiguadores		Rotulas		Bujes Tijeras	
Espirales		Guardapolvos		Barra Estabilizad	
GENERALES					
Rines		Panorámico		Cinturón Seguridad	
Bomper		Bacteria		Retrovisor	

Oxidación y Corrosión		Salidas Emergencia		Apert./Cierre puertas, capo y baúl	
EMISIONES CONTAMINANTES					
Fugas Aceite		Silenciador		Sistema Escape	
Filtro de Aire		Gobern. Vehic. Diésel		Sistema De Refrigeración	
Válvula PCV		Sincronizar-verificar Indicador. según Modelo			
Nota: Para mayor información consulte la normatividad vigente NTC 5375, NTC 4231, NTC 4983, Resolución 910.					

Otros tópicos relacionados con la verificación del alistamiento de vehículos son los siguientes:

LIMITES MAXIMOS EMISION PERMISIBLES VEHICULOS ACCIONADOS CON GASOLINA EN VELOCIDAD CRUCERO Y EN CONDICION DE MARCHA MINIMA, RALENTI O PRUEBA ESTATICA.

AÑO/MODELO	CO (%)	HC (ppm)
1970 y Anterior	5	800
1971-1984	4	650
1985-1997	3	400
1998 y Posterior	1	200

LIMITES MAXIMOS DE OPACIDAD PERMISIBLES PARA VEHICULOS ACCIONADOS CON DIESEL (ACPM) EN ACELERACION LIBRE.

AÑO/MODELO	OPACIDAD (%)
1970 y Anterior	50
1971-1984	45
1985-1997	40
1998 y Posterior	35

PROFUNDIDAD LABRADO DE LLANTAS	1.6 mm o Guías de Desgaste.
---------------------------------------	------------------------------------

10.1. Inventario y Herramienta Tecnológica.

Cada vehículo de la Empresa deberá estar inventariado, para esto se usarán los formatos “Inventario de Vehículos” e “Inventario de Motos”, los cuales deberán encontrarse en la coordinación de mantenimiento del parque automotor.

Para el registro e inventario del Parque Automotor, se cuenta con la respectiva herramienta informática, esta incluye lo siguiente:

- Listado general de los vehículos, en el que se especifica: modelo, marca, placa
- Hoja de vida de cada vehículo, este anexo cuenta con tres (3) fotos de cada vehículo (frente, lateral, posterior), marca, modelo, placa, conductor asignado, motor, número de inventario físico (sticker), tipo de combustible.
- Historial de mantenimiento, donde se registra la fecha, número de orden de servicio, tiempo en el taller, repuestos utilizados, valor de la mano de obra.
- Manejo y programación de mantenimiento preventivo.
- Manejo de consumo de combustible, con el respectivo cálculo del rendimiento por automotor.

Se regulan a través de la Empresa y sus procedimientos o instrucciones, temas como:

- Procedimientos para ingresar y retirar vehículos, equipos especiales y motos al parque automotor.
- Procedimiento para cambiar conductor asignado.
- Manejo de contingencias de vehículos o equipos especiales en carretera.
- Procedimiento para el suministro de combustible.
- Procedimiento para la contratación de talleres y la compra de repuestos.

11. SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA.

Cootraimag define que su alcance en este caso es regional, por esto en cuanto hace a la “intervención” de la infraestructura, es estrictamente lo que tiene que ver son sus zonas de cubrimiento del servicio, según el caso de la trayectoria de las rutas del servicio de transporte terrestre que cubre. Esta decisión de definir e incluir rutas externas, en el PESV, se toma teniendo en cuenta que la atención que se hace por parte de Auto Río, es en cualquier ubicación geográfica del Área de operación, en donde la Cooperativa preste los servicios de transporte que se le han confiado.

11.1. Información y Conocimiento Permanente del Estado de las Vías.

Esto es un aspecto que aparentemente no puede controlarse o definirse propiamente; se requiere una atención y comunicación permanente con conductores y operarios de vehículos prestadores del servicio, para que comuniquen, tanto al jefe de operarios o quien haga sus veces, o a las directivas de la Cooperativa, para mantengan informados acerca del estado del mantenimiento de la vía y de la demarcación y señalización. De esta forma se contará con datos útiles que puedan servir, tanto interna como externamente, para fines del manejo de este componente, y la previsión y predicción de riesgos que deban contemplarse en este asunto.

Al respecto, El Fondo debe adelantar las acciones necesarias que conduzcan a promover el mantenimiento, la conservación y el mantenimiento de la infraestructura vial que sirve a los desplazamientos de sus trabajadores, en este sentido debe:

- Documentarse permanentemente del estado de las Vías internas de Magangué y demás corredores viales de la región.
- Contacto frecuente con Min transportes y otras Autoridades del ramo, a efectos de conocer lo pertinente a la situación de corredores viales del sector.
- Promover con las demás empresas que utilizan la infraestructura vial, el mantenimiento de esta, en coordinación con autoridades locales, regionales y nacionales.
- Adelantar iniciativas que promuevan el mantenimiento y la señalización.

11.2. Parqueo y Alistamiento.

Para lo del parqueo y alistamiento de vehículos para despacho, El Fondo se basará en la Programación de Rutas y Horarios que tiene contemplada, donde llevará el registro y control de los vehículos autorizados a ingresar al parqueadero oficial, si lo posee, específicamente para despacho y que se desplazaran posteriormente a sus recorridos habituales; esto opera para los trabajadores que poseen vehículos propios y que requieran desplazarse del trabajo a su residencia y viceversa.

Al momento de constatar el registro en la programación de despachos, los funcionarios, operarios y conductores deberán facilitar los siguientes documentos:

- Licencia de conducción.
- Licencia de tránsito.
- SOAT.
- Revisión Técnico Mecánica (vehículos mayores de 6 años).

11.3. Seguimiento Satelital.

Para realizar un mejor seguimiento a los vehículos y motos en los lugares que se encuentren, se instalará GPS a cada uno de estos, equipos que componen el parque automotor del Fondo.

Este seguimiento permitirá realizar actividades como:

- Seguimiento de ruta
- Geocercas
- Alarmas.

12. ATENCIÓN A VÍCTIMAS.

El Fondo estará atento al comportamiento y las acciones en general de cada uno de los conductores de vehículos, que circulen dentro y fuera de las instalaciones. Una consecuencia de esa responsabilidad, es la asociada a la atención a víctimas y en general, la atención de incidentes y accidentes de tránsito de los conductores directos e indirectos.

Por todo lo anterior, los conductores, operarios y todos los funcionarios que conducen vehículos, serán sensibilizados y capacitados, para que conozcan cómo pueden proceder en emergencia vial, que pueden o no hacer en esas situaciones.

12.1. Protocolos y Procedimientos.

En este pilar se deben establecer y divulgar los protocolos adecuados para atender a las víctimas en caso de que ocurra un accidente de tránsito. Existe un conjunto de acciones seguras que se deben llevar a cabo de forma sistemática cuando ocurre un siniestro. Aquí se debe definir claramente cuáles son las acciones, todo el personal del Fondo debe conocer, comprender y estar en la capacidad de ejecutar los protocolos adoptados (ver anexo No. 3).

Las recomendaciones generales a tener en cuenta para el caso de incidentes y accidentes se establecerán en los respectivos protocolos de atención de víctimas que se encuentra en el Manual de manejo de parque automotor de la Empresa.

- **Recomendación No. 1:** verificar el estado de las personas y priorizar el llamado que permita atender en forma oportuna y pertinente a las víctimas.

- **Recomendación No. 2:** No admitir culpa, ni discutir con otros conductores o actores viales.

- **Recomendación No. 3:** Reportar desde el sitio a la(s) persona(s) indicada(s) por el jefe inmediato, para que sean las autoridades y funcionarios a cargo directamente de estas situaciones quienes definan el proceso a seguir.

- **Recomendación No. 4:** registrar detalles completos de contacto del conductor y/o empresa del (o los) vehículo(s) involucrado(s).

- **Recomendación No. 5:** Realizar registro fotográfico lo más completo posible que permita definir en perspectiva: ubicación, distancias y demás detalles del incidente o accidente.

- **Recomendación No. 6:** Obtenga el reporte oficial de las entidades de tránsito.

- **Recomendación No. 7:** Registre formalmente el incidente o accidente en el formato establecido por la Empresa para ello.

Transcurrida la etapa del durante el accidente, posteriormente se aplicará el Procedimiento de Investigación de Incidentes y Accidentes, para que quede debidamente registrado y documentado y haga parte del conocimiento organizacional y de las estadísticas y casos estudiados.

12.2 Investigación Accidentes de Tránsito.

El Área de Talento Humano, de acuerdo a los protocolos y tramites de investigación de accidentes e incidentes de tránsito, llevará a cabo la respectiva pesquisa del suceso en atención; igualmente, allanará las acciones correctivas del caso que permitan mejorar la seguridad vial del Fondo; así mismo divulgará las lecciones aprendidas, que surjan como resultado de todo el proceso investigativo (Ver Anexo No. 5).

13. EVALUACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL.

Esto se lleva a cabo, a través del plan de acción establecido, en el que se definieron los siguientes indicadores con su respectivo periodo de tiempo y manera o forma de cálculo.

ORD.	TIPO DE INDICADOR	NOMBRE INDICADOR	FORMULA INDICADOR	FRECUENCIA	META
1.	Evaluación-Resultado	Sensibilización Laboral en Seguridad Vial	No. Actividades Ejecutadas/No. Actividades Programadas	Según evaluación CSV-Trimestral	90%
2.	Evaluación-Resultado	Variación % Indicador de Accidentes de Tránsito.	(No. Accidentes Tránsito Año Anterior/No. Accidentes Tránsito Año Actual – 1) x 100	Evaluación Semestral CSV.	80%
3.	Evaluación-Actividad	Ejecución Programa capacitación del PESV.	(Personas Capacitadas/Personas Programadas a Capacitar) x 100	Evaluación CSV-Trimestral	90%
4.	Evaluación-Actividad	Estimación Entrenamiento a Conductores, Operarios, Funcionarios y servidores públicos.	(No. Evaluaciones Teórico-Práctico a Conductores Realizados/No. De Evaluaciones Teórico-Práctico al personal Programadas)x 1000	Evaluación CSV-Anual.	100%
5.	Evaluación-Resultado	Revisión Vehicular	(Total Revisiones Practicadas a los	Evaluación CSV-Mensual.	

			vehículos/ Total Parque Automotor x 30) x 100		90%
6.	Medición Eficacia	Ejecución Mantenimiento Preventivo.	(No. Mantenimiento Preventivos Ejecutados Mes/No. Mantenimientos Program. Mes) x 100	Evaluación CSV-Mensual.	100%
7.	Medición Eficacia	Promedio Tiempo de Atención a Solicitudes Mantenimiento	(No. Días Solicitud. De Mantenimientos. Vehicular /Total Solicitudes Mantenimiento Vehicular) x 100	Evaluación CSV-Mensual.	100%

13.1 Inspecciones y Auditorias.

A efectos de programación de actividades del PESV del Fondo, se tiene tres componentes fundamentales a implementar:

- Plan de Acción.
- Programas de los programas de gestión de la velocidad segura, el de prevención de la fatiga, el de prevención de la distracción, el de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas y el de protección de actores viales vulnerables.
- Plan de Información y Difusión.

Estas inspecciones, controles y auditorias se ejecutarán acorde con las labores generales que para este efecto tiene programada La Empresa, y siguiendo lineamientos de auditajes normales.

13. PROGRAMAS ASOCIADOS AL PESV.

14.1. Programa Gestión de La Velocidad.

Objetivo. El PGV tiene como objetivo concientizar y promulgar entre los usuarios y trabajadores, que la velocidad aumenta la probabilidad de ocurrencia de una colisión, ya que disminuye la percepción del entorno, incrementa la distancia recorrida, retrasa la reacción del conductor y aumenta la distancia requerida para detener totalmente un vehículo. La velocidad también agrava las consecuencias de un siniestro vial pues incrementa la fuerza del impacto e intensifica la gravedad de las lesiones sufridas; es especialmente riesgosa, perjudicial y letal para los usuarios vulnerables.

Importancia. Determinar y precisar a qué velocidades deben transitar los vehículos para mantener condiciones de seguridad de los usuarios del servicio público de transporte. Esta relación es inversamente proporcional y de carácter exponencial. Una reducción del 15% de la velocidad promedio en una vía, mejora las condiciones de seguridad vial reduciendo en 20% los siniestros con heridos y en 45% los siniestros con fatalidades. Es importante lograr un equilibrio entre los límites de velocidad y la función y contexto de las vías para garantizar la seguridad vial.

Contenidos. Básicamente los contenidos que debe poseer un PGV son: Clasificación de las vías, Reglamentación de límites de velocidad, la metodología para establecer límites de velocidad seguros, las medidas para el cumplimiento de la reglamentación de los límites establecidos, información referente al estado y condiciones de construcción de la infraestructura vial (Velocidades de diseño), características de operación vial (planificación y programación vehicular), comunicación como estrategia transversal del programa, sistemas de evaluación y monitoreo a conductores y operarios, con implementación de planes de acción e iniciativas de seguridad vial; establecimiento de indicadores de desempeño, priorización de acciones con intervenciones puntuales que apunten hacia la reducción mínima de víctimas por siniestros viales. Todo lo anterior se logra mediante el programa de capacitación a empleados y conductores.

14.2. Programa Prevención de la Fatiga.

Objetivo. Alertar y concientizar a trabajadores y usuarios del servicio de transporte que, la fatiga al manejar y laborar en cualquiera actividad, limita y decrementa el rendimiento y productividad laboral, por lo tanto, al asumirla es necesario tomar las medidas que conduzcan a su mitigación y prevenirla mediante el establecimiento de conductos a su impacto. Es un factor de riesgo que determina estado de alerta de los conductores, así como la toma de decisiones, y el tiempo que se tiene para reaccionar, lo que hace que conducir cansado sea un riesgo peligroso en la carretera.

Importancia. A nivel general, el 37% de los trabajadores duermen menos del tiempo mínimo recomendado de siete horas para reponerse y descansar. Los trabajadores cuyo trabajo implica largas horas de manejo, trabajo por turnos o viajes largos diarios al trabajo, tienen un mayor riesgo de fatiga al manejar y operar. Es importante conocer que el descanso y la recuperación mental y física del trabajador redundan en su operatividad y rendimiento, por lo tanto, es indispensable que la empresa adopte jornadas

laborales acorde con las características y condiciones de los puestos de trabajo y sus condiciones de desempeño.

Contenidos. Precisar e identificar los factores que provocan e inducen fatiga en el trabajo y especialmente en la conducción, evaluar los signos y síntomas, para evitar que amenacen la seguridad laboral, en el desempeño en actividades de conducción y finalmente gestionar las medidas que mitiguen su impacto o prevengan su ocurrencia. Igualmente se debe implementar los planes de acción e iniciativas que eviten impactar en la seguridad vial, estableciendo indicadores de desempeño, priorización de acciones e intervenciones precisas que apunten hacia la reducción mínima de víctimas de siniestros viales por este motivo.

14.3. Programa Prevención de la Distracción.

Objetivo. Inducir e impartir conocimiento acerca de los niveles de concentración y enfoque que deben observarse en la realización de una actividad, labor o tarea. La desconcentración y poca atención del trabajador en la tarea, induce poca productividad y rendimiento laboral, es por ellos que se debe evaluar las condiciones físicas, psicosociales y económicas (Condiciones del entorno laboral) para saber si son las recomendadas que aseguren una realización positiva del trabajador en el desempeño de su labor.

Importancia. La mayoría de los trabajadores y especialmente los conductores creen estar suficientemente concienciados de los riesgos que suponen distraerse al laborar; algunos factores como el alcohol, las drogas, la velocidad, el cansancio y el no usar los sistemas de protección laboral, motivan la distracción, pero realmente no somos tan conscientes de las situaciones de peligro que se generan por distraerse cuando ejecutamos una labor y en la mayoría ponemos en peligro no sólo nuestras vidas, sino la de las personas que dependen de la atención que tengamos en lo que estamos haciendo. Las distracciones son la causa de más del 30% de accidentes de tráfico y por ello, cuando nos sentamos al volante de un vehículo, es esencial que el 100% de nuestra atención esté en la carretera.

Contenidos. Identificación de factores de riesgos de la distracción en el trabajador, aquellos que puedan y provoquen desánimo y falta de concentración de éste. La atención máxima exige una concentración completa que debe mantenerse en tres planos: Visual: la vista en la labor, manual: las manos en lo que se hace y cognitivo: la mente en el trabajo realizado.

Algunas distracciones comunes que podemos encontrar en las ocupaciones, sobre todo en la conducción son: Los ocupantes del vehículo que distraen a conductores. En el caso de que los ocupantes sean niños, las distracciones son mucho más habituales; 3 de cada 4 conductores que viajan con niños se vuelven o miran por el retrovisor lo que ocurre en el asiento trasero. Otros pueden ser Manipular dispositivos del vehículo; hablar y/o enviar mensajes de texto por el teléfono móvil. El teléfono móvil es otro dispositivo tecnológico cuyo uso, mientras se conduce, aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente, el envío de mensajes de texto por el teléfono móvil multiplica por 23 las posibilidades de accidente ya que implica tres tipos de distracción; visual, cognitiva y manual; los pensamientos y preocupaciones personales ocasionan distracciones frecuentes en el trabajo, sobre todo al conducir debemos dejar fuera del vehículo las prisas, el estrés y las preocupaciones personales; apartar la vista de la tarea y actividad

que realizamos, prestar atención al tráfico y movimiento vehicular y finalmente no consumir bebidas o alimentos cuando laboramos, sobre todo al conducir.

Finalmente, con los factores de riesgos mencionados hacer la correspondiente evaluación y análisis de ellos, para determinar las medidas de control y seguimiento, determinados en un plan de acción específico, que aminore las probabilidades de ocurrencia y se conviertan en amenazas.

14.4. Programa cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas.

Objetivo. Evitar y concientizar a los operarios, conductores y usuarios del Fondo, acerca de los riesgos y peligros que acarrea el consumo, porte, distribución y venta de alcohol y de SPA en las faenas de trabajo que regularmente ejecuta. Es absolutamente prohibido en las áreas de trabajo, por las implicaciones nocivas y riesgos derivadas del consumo que estas sustancias producen, en el desarrollo de las jornadas y turnos laborales.

Importancia. Es fundamental que una empresa no autorice el ingreso a las instalaciones de la empresa y demás áreas de trabajo a personas que se encuentren bajo los efectos del alcohol o de algún tipo de SPA. Igualmente, a estas personas no se les debe permitir conducir vehículos propiedad de la Empresa ni operar otros equipos, bien sean propios o vinculados. Se debe prohibir a todo empleado, trabajador y contratista, guardar y mantener alcohol y SPA dentro de las instalaciones o en alguno de sus vehículos o equipos. Se entiende como excepción al porte de sustancias mencionadas en esta política, los medicamentos especiales formuladas por un médico; en cuyo caso, la persona interesada deberá acreditar y portar la correspondiente prescripción médica. Esta excepción obliga a la persona a conocer, comprender y reportar anticipadamente a su supervisor los posibles efectos de los medicamentos o agentes que alteran su estado de ánimo.

Contenidos. El Programa de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas, implica establecer las evaluaciones de aptitudes físicas, médicas y psicosociales al personal que labora en la empresa (Ficha de evaluación médica), las medidas de control del despacho y operación de los vehículos y comunicación como estrategia transversal del programa, sistemas de evaluación y monitoreo a conductores y operarios, con implementación de planes de acción e iniciativas de seguridad vial, bajo este tema; establecimiento de indicadores de desempeño, priorización de acciones con intervenciones puntuales que apunten hacia la reducción mínima de víctimas por siniestros viales. Todo lo anterior interrelacionado con el programa de capacitación e inducción a empleados y conductores, sobre prevención del consumo de estas sustancias.

14.5. Programa de Protección de actores viales vulnerables.

Objetivo. Percibir y conocer que La movilidad es parte de la vida diaria y que cualquier usuario de las vías o del espacio público, está en riesgo de sufrir o padecer una lesión o muerte en caso de un accidente de tránsito. Algunas personas corren mayores riesgos que otras. A ellas se las conocen comúnmente como usuarios vulnerables o mayormente expuestos.

Importancia. La velocidad del vehículo es un factor clave en las muertes de peatones. Mucho se ha dicho y evaluado sobre esto, existe una relación entre velocidad y riesgo de muerte o lesión grave de los actores

viales vulnerables. Se da un dramático aumento en las muertes de éstos a velocidades de impacto más altas, entre mayor es la velocidad, mayor es la probabilidad de ocurrencia de lesiones graves o incluso, de exponerse a la muerte; es importante que como usuarios permanentes del espacio público o de la vía, conozcamos esa situación y desde el punto de vista organizacional y empresarial, se asuman actitudes y comportamientos de trabajadores, empleados y clientes, razonables, acorde con el grado de riesgo y exposición al que puedan enfrentarse, es algo que hay que tratar, gestionar, evaluar, analizar y controlar. La siguiente tabla, nos ilustra a cerca de lo dicho sobre la velocidad de actores viales vulnerables.

VELOCIDAD DEL VEHÍCULO	PROBABILIDAD DE MUERTE ACTOR VIAL VULNERABLE
20 kph	5%
30 kph	37% – 45%
40 kph	83% - 85%
Mayor de 40 kph	Mayor de 85%

Contenidos. Se debe trabajar todo lo concerniente a identificar, evaluar, analizar, gestionar y controlar todos los factores que provocan e inducen comportamientos y actitudes inseguras en la vía de los trabajadores y actores viales comúnmente expuestos, para evitar que amenacen la seguridad laboral, en el desempeño en actividades de conducción y finalmente gestionar las medidas que mitiguen su impacto o prevengan su ocurrencia. Igualmente se debe implementar los planes de acción e iniciativas que eviten impactar en la seguridad vial, estableciendo indicadores de desempeño, priorizando acciones e intervenciones precisas que apunten hacia la reducción mínima de víctimas de lesiones graves o siniestros viales por este factor.

Los actores viales más expuestos en espacios públicos son:

PEATONES. Caminar es parte esencial de la movilidad cotidiana. El 22% de las muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo son peatones. Algunas medidas para mejorar la seguridad de los peatones en las vías incluyen: Detección de peatones en cruces semaforizados, reducción de la velocidad al acercarse a los puntos de conflicto peatón-vehículo (por ejemplo, zonas escolares), mejora de la visibilidad de los peatones a través de la iluminación en carretera activados por sensores de movimiento y sistemas de monitoreo de punto ciego en el vehículo, sensibilización con displays de cuentas regresivo para alertar a los peatones de la finalización de la luz verde disponible para cruzar y mejorar el diseño del vehículo para la protección de los peatones.

CICLISTAS. El fomento de la bicicleta como medio de transporte, es una forma de contribuir a los objetivos de transporte sustentable. La limitación más relevante para la utilización de la bicicleta como medio de transporte, es la seguridad vial; algunas medidas para mitigarla son: Señales de tránsito priorizadas, basadas en la detección de los ciclistas, infraestructura ciclista inteligente que refleje los patrones de flujo de ciclistas dentro de zonas definidas, planificación de rutas en bicicleta, divulgación de mapas digitales que incluyan las carreteras que tengan obstrucciones e impedimentos para los ciclistas, dispositivos instalados en la misma bicicleta, que mejoran la visibilidad de la presencia de ciclistas para los demás usuarios de la vía y sistemas de detección basados en el ciclo de vehículos, que son generalmente de dos tipos: Sistemas de seguimiento del punto ciego y sistemas que se comunican con un TAG (etiqueta) de

identificación por radiofrecuencia adherido en la bicicleta, y otros sistemas cooperativos que registran la presencia de ciclista

NIÑOS, ANCIANOS Y MINUSVÁLIDOS. Los niños, ancianos y discapacitados son especialmente vulnerables a los accidentes de tránsito. Estos grupos tienen menos resistencia a las caídas o colisiones ya que pueden poseer una movilidad limitada. A menudo su desplazamiento es apoyado por diferentes elementos: bastones, sillas de ruedas y andadores. Los niños en particular, tienen una gran posibilidad de distracción, y cuando se independizan, no tienen, a menudo, la experiencia suficiente en el uso del espacio público con sus consecuencias. Las medidas para atenuar estas circunstancias son: Reducción de velocidad en puntos potenciales de conflicto, como las zonas escolares, hospitales y viviendas protegidas, displays indicadores de velocidad que le muestran al automovilista, su velocidad y los alientan a reducirla, adaptadores de velocidad inteligente en el propio vehículo, mejorar la concientización de los conductores, de la presencia de peatones altamente vulnerable, mejorar el diseño de vehículos, con el fin de ayudar a los conductores de edad avanzada y personas con discapacidad, incluidos los sistemas de información y control a bordo de vehículos y sistemas "inteligentes" para los peatones, por ejemplo extendiendo el tiempo de paso de peatones en los cruces de semáforos peatonales, en ciertos lugares.

OBREROS DE CALLE. Las obras viales ocurren todo el tiempo en las calles y rutas. Las autoridades de las autopistas y los operadores de la red, llevan a cabo trabajos de mantenimiento y mejora, tales como ampliación de calles y vías, repavimentación, mantenimiento de puentes y pórticos, pintura de línea blanca, recogida de basura y limpieza de rampas. Los proveedores de servicios públicos como gas, electricidad, agua, alcantarillado y telecomunicaciones, también llevan a cabo mantenimiento y reparaciones a su infraestructura ubicada a un lado o debajo de la calzada. Para reducir y evitar situaciones riesgosas para estos actores viales se debe: Planes de intervención en vía cuando haya trabajos o mantenimientos, emitir advertencias e información a los conductores a través de señales dinámicas sobre la presencia de trabajadores de la carretera, controlar velocidad, utilizando los límites de velocidad variable y aplicación de cámaras de televisión y También puede usarse el Reconocimiento Automático Número de Placa, para apoyar la aplicación o para visualizar el número de registro de un vehículo infractor, a través de una señal de mensaje dinámico, con el fin de influir en el comportamiento del conductor

ANIMALES DE APOYO AL TRABAJO. Los animales de apoyo incluyen perros guía que ayudan a las personas con discapacidad visual y caballos que transportan a jinetes o animales de tiro de carros, los cuales comparten la calzada. Todos están en riesgo de accidentes y muchos de los cuales, se pueden prevenir. Hay muy poca experiencia publicada sobre soluciones tecnológicas para estos actores viales. Una aplicación posible, para los perros guía y personas con discapacidad visual, podría ser los sistemas cooperativos que combinan la geolocalización con las comunicaciones, entre el perro guía y la infraestructura vial y/o en vehículo y proporcionando mensajes de guía de voz y seguridad a la persona, en lugares peligrosos.

15. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Con la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se logra definir las acciones que debe llevar a cabo tanto El Fondo, como sus trabajadores, usuarios y personal eventual de servicio, para prevenir o mitigar los posibles accidentes de tránsito que puedan producirse en un futuro, por medio de la correcta implementación de los pilares fundamentales que determina la Ley y las metodologías vigentes para su creación, difusión y ejecución. Es un proceso en el que también participan todas las áreas del Fondo, para coadyuvar el cumplimiento de objetivos planteados.

Por medio de la metodología establecida, se determinaron responsabilidades, teniendo en cuenta factores como: cargo desempeñado, nivel educativo, nivel de experiencia, habilidades y riesgos de cada uno de los trabajadores, se logró identificar y caracterizar a los sujetos que están relacionados con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, atribuyéndoles actividades específicas para que el cumplimiento del mismo fuera efectivo.

Entendiendo que el objetivo general de este PESV es establecer una cultura de prevención en seguridad vial en El Fondo, lo cual tiene un interés global y va dirigido a todos los trabajadores, empleados y usuarios de ella, reviste una trascendencia, por cuanto el cuidado y preservación de la vida, y por ende el derecho a la salud en el trabajo, son principios que se enmarcan en los derechos y deberes de todo ciudadano.

El PESV, es un instrumento para generar acciones de mejora y cuidado y preservación de la salud y la vida, de todo trabajador o prestador de servicios, por es necesario usar sus instrumentos y procedimientos de ejecución, lo cual conlleva a su implementación, control, seguimiento y evaluación. Es por esto que, aun cuando no se haya informado al personal sobre este asunto, teniendo en cuenta el respeto que se observar por el tema de la seguridad vial, se deben llevar a cabo las acciones y tareas de divulgación y promoción. Las mejoras que se logren conseguir en este sentido, contribuirán integralmente, a casi todas las áreas del trabajador, y esto despertará interés positivo en cada trabajador y a la Empresa en general. Una forma de generar sentido de pertenencia a una institución, es a través del tema de seguridad vial, y la correspondiente instrumentación del PESV, esto conlleva realizaciones, es así, que se requiere su desarrollo y desenvolvimiento transversal y vertical.

Hay que dar a conocer el presente Plan, brindar la información básica sobre él, en forma clara y precisa, a todos los trabajadores, empleados y usuarios del Fondo, para esto se debe acudir a las ayudas tecnológicas, como aulas virtuales, correo institucional, página web, etc. Además de lo anterior, se deben realizar las campañas de promoción y prevención en los cuidados de la salud y la vida, teniendo como eje estructurador y forjador de cultura ciudadana en seguridad vial, la realización de contenidos específicos de los lineamientos del PESV, a su interior.

La Seguridad Vial debe ser abordada como un sistema de gestión, donde varios actores trabajen sinérgicamente para contribuir en la mejora del desempeño y servicio en El Fondo, enfocándose en la prevención de accidentes y la mejora continua para el bienestar de los trabajadores. Es preciso concientizar al equipo de trabajo y a todos los empleados, en sus distintos roles como conductores, peatones o usuarios de servicios, sobre la importancia de conocer y cumplir las normas de tránsito, para contribuir con la seguridad vial de todos. Esta debe ser entendida como un compromiso de todos y todas,

principalmente las entidades involucradas en este proceso, implementando modelos de prevención de riesgos, para fomentar la cultura del autocuidado y prevención de accidentes de tránsito.

La ejecución de este Plan de Seguridad Vial es necesario, porque las normas tienen por objeto, definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social, empresarial, acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía; la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, al cumplir con las normas de seguridad salvamos vidas, evitamos accidentes, mejora el movimiento vehicular y peatonal, se desarrollan las actividades económicas y habituales de manera racional, volviéndonos más productivos y competitivos a nivel general.

Se logró evidenciar que, El Fondo, aun teniendo implementado un Sistema de Gestión Integral, no estipulaba dentro de su Mapa de Procesos, lo relativo al Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, que pueda garantizar el cumplimiento de todos los requerimientos establecidos por el Ministerio de Transporte de Colombia. Pues, aunque el SG-SST y el PESV, tienen componentes similares; éste último contiene elementos específicos de seguridad vial distribuidos en los pilares o líneas de acción que lo diferencian del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo.

16. EVALUACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL.

Esto se lleva a cabo, a través del plan de acción establecido, en el que se definieron los siguientes indicadores con su respectivo periodo de tiempo y manera o forma de cálculo.

ORD.	TIPO DE INDICADOR	NOMBRE INDICADOR	FORMULA INDICADOR	FRECUENCIA	META
1.	Evaluación-Resultado	Sensibilización Laboral en Seguridad Vial	No. Actividades Ejecutadas/No. Actividades Programadas	Según evaluación CSV-Trimestral	90%

2.	Evaluación-Resultado	Variación % Indicador de Accidentes de Tránsito.	(No. Accidentes Tránsito Año Anterior/No. Accidentes Tránsito Año Actual – 1) x 100	Evaluación Semestral CSV.	80%
3.	Evaluación-Actividad	Ejecución Programa capacitación del PESV.	(Personas Capacitadas/Personas Programadas a Capacitar) x 100	Evaluación CSV- Trimestral	90%
4.	Evaluación-Actividad	Estimación a Entrenamiento a Conductores, Operarios, Funcionarios y servidores públicos.	(No. Evaluaciones Teórico-Práctico a Conductores Realizados/No. De Evaluaciones Teórico- Práctico al personal Programadas)x 1000	Evaluación CSV- Anual.	100%
5.	Evaluación-Resultado	Revisión Vehicular	(Total Revisiones Practicadas a los vehículos/ Total Parque Automotor x 30) x 100	Evaluación CSV- Mensual.	90%
6.	Medición Eficacia	Ejecución Mantenimiento Preventivo.	(No. Mantenimiento Preventivos Ejecutados Mes/No. Mantenimientos Program. Mes) x 100	Evaluación CSV- Mensual.	100%
7.	Medición Eficacia	Promedio Tiempo de Atención a Solicitudes Mantenimiento	(No. Días Solicitud. De Mantenimientos. Vehicular /Total Solicitudes Mantenimiento Vehicular) x 100	Evaluación CSV- Mensual.	100%

16.1 Inspecciones y Auditorías.

A efectos de programación de actividades del PESV de Auto Río, se tiene tres componentes fundamentales a implementar:

- Plan de Acción

- Programas de los programas de gestión de la velocidad segura, el de prevención de la fatiga, el de prevención de la distracción, el de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas y el de protección de actores viales vulnerables.
- Plan de Información y Difusión.

Estas inspecciones, controles y auditorias se ejecutarán acorde con las labores generales que para este efecto tiene programados El Fondo, y siguiendo lineamientos de auditajes normales.