

**Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para Transtour Roma SAS,
conforme a la Resolución 20223040040595 de 2022**

**Carlos Reyes Madrid Villalba, Rudy Tatiana Acosta Sánchez, Harold Fernando
Quiñones Cortes**

Trabajo de grado para optar al título de Especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo

Director

**Iván Edgardo Galán Navarro
Especialista en salud ocupacional**

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingenierías y Arquitecturas

Especialización en Seguridad y Salud en el Trabajo

2025

Dedicatoria

Este esfuerzo está destinado a todas las personas que han sufrido las serias repercusiones de un accidente de tráfico. Reconocemos la profunda influencia que estos acontecimientos tienen en las vidas de las personas y en comunidades completas, evidenciada a través del sufrimiento, la interrupción y los retos prolongados.

Este plan estratégico surge de la firme creencia de que es posible y necesario lograr un futuro en el que las vías sean más seguras. Esperamos que funcione como una base esencial para llevar a cabo acciones específicas y transformadoras. Nuestro propósito es crear un entorno donde la prevención sea lo principal, la infraestructura ofrezca protección y la concienciación ciudadana sirva como fundamento para disminuir considerablemente los riesgos en las vías. Que este documento fomente un sentido de responsabilidad compartida que nos permita alcanzar nuestras metas sin comprometer nuestra integridad ni la de los demás.

Agradecimientos

Deseamos expresar nuestro más sincero agradecimiento a todas las personas que nos brindaron su valioso apoyo y colaboración en el desarrollo de este trabajo de grado.

A Dios Por haber estado a nuestro lado dándonos la salud, la sabiduría y la fuerza necesaria para enfrentar cada reto y concluir con éxito este gran sueño.

A nuestros padres, hermanos, y a todos los seres queridos que, con su amor, su paciencia y su motivación fueron nuestro pilar fundamental, que nos dieron fuerzas para seguir adelante, y con quienes compartimos toda la tristeza y la felicidad de cada día.

A la Universidad Santo Tomás, por formarnos como profesionales competentes y comprometidos con el desarrollo de nuestro querido País y por brindarnos las herramientas necesarias para emprender un nuevo camino más allá del aula de clases.

A todos nuestros profesores, por sembrar en nosotros una semilla de conocimiento, por aconsejarnos con su experiencia, pero, sobre todo, por su paciencia, su orientación y su apoyo incondicional, a Iván Edgardo Galán Navarro, nuestro norte y guía en todo momento, y siempre con la mejor de las disposiciones para orientarnos por el camino de la excelencia académica.

A la Empresa TRANSTOUR ROMA, por abrirnos las puertas y depositar en nosotros la confianza necesaria para llevar a cabo este proyecto que resultó ser de gran importancia para su Empresa. Y que, gracias a ello, nos brindaron toda la colaboración necesaria para recopilar la información, llevar a cabo el desarrollo y poner en práctica las estrategias sugeridas.

Este éxito es resultado del esfuerzo, la dedicación y el talento de muchas personas. A todas ellas, gracias.

Contenido

Introducción	5
--------------------	---

1.	Reconocimiento de la Organización en la que se Realizó la Consultoría.....	6
2.	Propuesta de diseño del plan estratégico de seguridad vial para Transtour Roma SAS	6
2.1.	Fundamentación del problema identificado para el proceso de consultoría	6
2.2.	Formulación del problema	7
2.3.	Justificación	8
2.4.	Objetivos	9
3.	Marco referencial	10
3.1.	Antecedentes	10
3.2.	Marco teórico	13
3.3.	Marco conceptual	15
3.4.	Marco legal.....	18
3.5.	Marco normativo	20
4.	Metodología	21
4.1.	Diseño Metodológico	21
4.2.	Fuentes de información	22
4.3.	Recolección de datos	22
4.4.	Resultados o hallazgos	27
	Fase 1. Planificación	29
	<i>Paso 1. Líder del diseño e implementación.....</i>	29
	<i>Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización</i>	30
	<i>Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo</i>	32
	<i>Paso 5. Diagnóstico</i>	33
	<i>Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos.....</i>	45

<i>Paso 7. Objetivos y metas del PESV</i>	<i>46</i>
<i>Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño</i>	<i>47</i>
Fase 2. Implementación y ejecución del PESV	49
<i>Paso 9. Plan anual de trabajo.....</i>	<i>49</i>
<i>Paso10. Competencia y plan anual de formación.....</i>	<i>50</i>
<i>Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales</i>	<i>52</i>
<i>Paso 14. Vías seguras administradas por la organización.....</i>	<i>53</i>
<i>Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales</i>	<i>53</i>
<i>Paso 16. Inspección de vehículos y equipos</i>	<i>54</i>
<i>Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos</i>	<i>54</i>
Fase 3. Seguimiento por la Organización	55
<i>Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV</i>	<i>55</i>
La empresa para la medición de los indicadores tomara como fuente de información, la lista de asistencia de capacitaciones, inspecciones preoperacionales, reportes de accidentes de tránsito, y el cumplimiento de las actividades programadas en el plan de trabajo.	55
<i>Paso 22. Auditoría anual</i>	<i>55</i>
Fase 4. Mejora Continua del PESV	58
<i>Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas</i>	<i>58</i>
<i>Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación</i>	<i>59</i>
5. Cronograma.....	59
6. Presupuesto	62
7. Conclusiones	62
8. Recomendaciones	64

Referencias.....	66
------------------	----

Lista de Tablas

Tabla 1. <i>Identificación de la organización.</i>	6
Tabla 2. <i>Nivel de diseño del PESV.</i>	24
Tabla 3. <i>Pasos del PESV.</i>	25
Tabla 4. <i>Resultados matriz análisis de tendencias.</i>	27

Tabla 5. Encuesta diagnostico PESV	34
Tabla 6. Matriz resultados encuesta seguridad vial	36
Tabla 7. Entrevista semiestructurada	38
Tabla 8. Resultados entrevista semiestructurada	39
Tabla 9. Matriz de Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos.....	41
Tabla 10. Perfil de riesgo	43
Tabla 11. Objetivos y metas.....	46
Tabla 12. Presupuesto de la propuesta	62

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1. Protocolo de emergencias.....	52
Ilustración 2. Indicadores de autogestión PESV	55
Ilustración 3. Cronograma de la propuesta.....	60

Resumen

Esta consultoría tiene como objetivo diseñar del Plan Estratégico de Seguridad Vial para Transtour Roma S.A.S, empresa ubicada en Montería. El diseño se realizó siguiendo las directrices establecidas en la resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte. Esta responde a la necesidad urgente de optimizar la seguridad en la operación de la compañía, generando beneficios significativos a nivel operativo, económico y social, crear una cultura Seguridad vial para prever, vigilar y reducir la cantidad de siniestros mediante el reconocimiento de los riesgos viales. El proceso de elaboración del PESV se estructuró bajo el ciclo de mejora continua (PHVA) utilizando una herramienta de gestión didáctica e interactiva que facilita su implementación y verificación. Tras la consulta de documentos y hojas de vida de los vehículos de la empresa, se concluyó la necesidad urgente de implementar el plan estratégico de seguridad vial.

Como principales resultados, se diseñó un PESV ajustado a las condiciones de la compañía, que incluye la definición de objetivos estratégicos, políticas de seguridad vial, programas de capacitación, protocolos de inspección vehicular y mecanismos de seguimiento. Además, se identificaron brechas críticas en la gestión de riesgos viales y se propusieron medidas correctivas y preventivas para abordarlas.

Con este diseño, Transtour Roma S.A.S. cuenta con un plan estructurado que permitirá optimizar la operación, reducir la siniestralidad, disminuir los costos asociados a incidentes de tránsito y consolidar una cultura organizacional orientada a la seguridad vial.

Palabras Clave: Plan estratégico de seguridad vial, Seguridad vial, Accidente de tránsito, Riesgos viales, Ciclo PHA

Abstract

This consultancy aims to design the Road Safety Strategic Plan (PESV) for Transtour Roma S.A.S., a company located in Montería. The design was carried out in accordance with the guidelines established in Resolution 20223040040595 of 2022 issued by the Ministry of Transport. It responds to the urgent need to optimize safety in the company's operations, generating significant operational, economic, and social benefits, and fostering a road safety culture to anticipate, monitor, and reduce the number of accidents by identifying road risks. The elaboration process of the PESV was structured under the continuous improvement cycle (PHVA) using a didactic and interactive management tool that facilitates its implementation and verification. After reviewing company documents and vehicle records, the urgent need to implement the road safety strategic plan was concluded.

As main results, a PESV adapted to the company's conditions was designed, including the definition of strategic objectives, road safety policies, training programs, vehicle inspection protocols, and monitoring mechanisms. In addition, critical gaps in road risk management were identified, and corrective and preventive measures were proposed to address them.

With this design, Transtour Roma S.A.S. has a structured plan that will optimize operations, reduce accidents, lower costs associated with traffic incidents, and consolidate an organizational culture focused on road safety.

Keywords: Road Safety Strategic Plan, Road Safety, Traffic Accident, Road Risks, PHVA Cycle

Glosario

Accidente de trabajo: es cualquier evento inesperado que ocurre mientras una persona está realizando sus labores o se encuentra bajo la dirección de su empleador. Este suceso puede causar una lesión física, un trastorno mental o funcional, una incapacidad permanente o incluso la muerte. Igualmente, al que se genera al cumplir con las instrucciones del empleador o contratante, durante la realización de una tarea bajo su supervisión, incluso si es fuera del lugar y de las horas laborales. (Congreso de Colombia, 2012)

Accidente de tránsito: es un acontecimiento por lo general imprevisto, que implica al menos un vehículo en movimiento, ocasiona daños a individuos y propiedades implicadas y frecuentemente interfiere con el tránsito de los vehículos que circulan por la vía o vías afectadas en la localidad o en el área de influencia del incidente. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2025)

Carretera: infraestructura diseñada y construida para facilitar el desplazamiento eficiente y seguro de vehículos. (Ley 769 de 2002 - Gestor Normativo, s. f.)

Conductor: individuo que posee las competencias y el saber necesario, tanto prácticos como teóricos, para operar y controlar eficazmente un vehículo. (Ley 769 de 2002 - Gestor Normativo, s. f.)

Peligro: es cualquier elemento, circunstancia o acción que tiene la capacidad inherente de provocar un impacto negativo, ya sea en el bienestar de las personas, en el funcionamiento de la maquinaria o en la integridad de las estructuras. (Norma Internacional ISO 45001, 2018)

Plan estratégico de seguridad vial: herramienta de gestión que articula las acciones, herramientas, tácticas y controles que las entidades, ya sean públicas o privadas, deben establecer. Su propósito es fomentar hábitos, comportamientos y actitudes responsables en la vía,

con el fin primordial de prevenir incidentes, reducir la ocurrencia de accidentes de tránsito y mitigar sus consecuencias perjudiciales. (Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV, 2020)

Riesgo: se refiere al análisis de los efectos de un peligro, presentado en términos de probabilidad y gravedad, considerando la situación más desfavorable que se puede anticipar. (Decreto 1072 de 2015 Sector Trabajo - Gestor Normativo, s. f.)

Seguridad vial: se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas destinadas a prevenir accidentes de tráfico o a mitigar o reducir sus consecuencias, con el fin de salvaguardar la vida de los usuarios de las carreteras. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2025)

Señal de tránsito: elemento material o indicación particular. Medidas preventivas, normativas e informativas que establecen la manera adecuada en que deben desplazarse los usuarios por las vías. (Ley 769 de 2002 - Gestor Normativo, s. f.)

Transporte: es la acción esencial de mover personas, objetos o información de un lugar a otro. Este concepto abarca tanto el acto de desplazarse como el conjunto de medios y sistemas que hacen posible dicho movimiento. (Ley 769 de 2002 - Gestor Normativo, s. f.)

Vulnerabilidad: es la facilidad o probabilidad con la que algo o alguien puede ser dañado por una amenaza. También se refiere a la susceptibilidad de ser afectado y, a la vez, a la capacidad de recuperación o de sobreponerse a ese daño. En pocas palabras, es una medida de qué tan expuesto estás a un impacto negativo y qué tan bien podrías recuperarte si ocurriera. (Ley 1523 de 2012 - Gestor Normativo, s. f.)

Introducción

La seguridad vial es una preocupación global, y las empresas de transporte juegan un papel clave para evitar accidentes. En este sentido, Transtour Roma SAS, al igual que muchas otras organizaciones del sector, enfrenta el reto de asegurar la seguridad de sus conductores, vehículos y usuarios de la vía.

El propósito fundamental de este estudio es desarrollar un plan de seguridad vial estratégico (PESV) Transtour Roma SAS para identificar y reducir los riesgos asociados con sus operaciones de transporte. Mediante un diagnóstico exhaustivo de los factores de riesgo, la puesta en marcha de un programa de formación integral y el cumplimiento del marco legal vigente se busca disminuir de manera significativa la generación de incidentes y accidentes en las vías.

Este estudio es fundamental porque le dará a Transtour Roma S.A.S. una herramienta clave para optimizar su gestión de seguridad vial. Con ella, la empresa podrá salvaguardar la vida de sus empleados y de quienes usan sus servicios, a la vez que asegura el cumplimiento de las normativas. Más allá de lo legal, la adopción de este plan contribuirá a forjar una reputación sólida para la compañía, creando un valor añadido para todos sus involucrados.

1. Reconocimiento de la Organización en la que se Realizó la Consultoría**Tabla 1.** *Identificación de la organización.*

Razón social	Transtour Roma SAS
Representante legal	Germán Luis Rodríguez Flores
NIT	901.501.611-9
Ciudad	Montería
Departamento	Córdoba
Dirección	CL 42 #14 B BIS - 58
Teléfono	6047895588
SUCURSALES o AGENCIAS	
Nivel de riesgo	IV
Código actividad económica	4921
Actividad económica	Transporte de pasajeros
Número de trabajadores	3

2. Propuesta de diseño del plan estratégico de seguridad vial para Transtour Roma**SAS****2.1. Fundamentación del problema identificado para el proceso de consultoría**

La implementación de medidas efectivas para reducir la siniestralidad vial sigue siendo un desafío global. A pesar de las iniciativas de organizaciones internacionales y de los esfuerzos por establecer marcos regulatorios y estrategias para la Seguridad Vial, la brecha entre las políticas propuestas y su implementación efectiva en el terreno persiste.

La seguridad vial es un reto significativo en el ámbito del transporte, en especial para compañías como TRANSTOUR ROMA SAS, que transporta pasajeros y carga por carreteras. Los siniestros viales no solo amenazan la vida y la seguridad física de los automovilistas, pasajeros y terceros, incluso conllevan costos financieros y perjudican la imagen de la compañía., el aumento de las regulaciones, como la Resolución 40595 de 2022 del Ministerio de Transporte en Colombia, requiere que las compañías de transporte adopten medidas eficaces de gestión de seguridad vial para asegurar el cumplimiento de las normas y reducir al mínimo los riesgos.

TRANSTOUR ROMA SAS se encuentra ante el desafío de poner en marcha un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) que no solo se enfoque en acatar las leyes actuales, sino que además contemple la evaluación de los peligros en las carreteras, la supervisión de aspectos como el agotamiento y el estado de salud de los conductores, La carencia de un PESV correctamente organizado y ajustado a las exigencias de TRANSTOUR ROMA SAS podría llevar a un incremento de incidentes, multas regulatorias y disminución de la credibilidad de sus clientes y la comunidad.

2.2. Formulación del problema

¿Cuál es la herramienta más adecuada para que Transtour Roma SAS satisfaga los lineamientos de la Resolución 20223040040595 de 2022, mitigando los peligros asociados a sus

operaciones de transporte, promoviendo la seguridad de los pasajeros y la reducción de riesgos operacionales?

2.3. Justificación

La creación del Plan Estratégico de Seguridad Vial para TRANSTOUR ROMA SAS, nace de la urgencia de cumplir con las directrices fijadas en la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte de Colombia., la cual busca de manera activa la reducción de la siniestralidad vial. La ejecución de dicho plan no solo es obligatoria por ley, sino también es una herramienta vital que tiene como propósito resguardar la vida e integridad de quienes operan los vehículos, pasajeros y de cualquier persona que transite por las vías, fomentando una cultura de responsabilidad y precaución en el entorno vial.

A través el diseño del PESV, se crea un marco para reconocer, valorar y disminuir riesgos vinculados con el transporte, con el objetivo de disminuir la frecuencia de incidentes y circunstancias riesgosas. Además, ayuda a fortalecer la competitividad de TRANSTOUR ROMA SAS y su capacidad para operar bajo altos estándares de seguridad. Al reducir las condiciones de riesgo vial y mejorar la experiencia de los usuarios, la organización podrá consolidar su imagen como un proveedor confiable y optimizar las expectativas del cliente, lo que implica una mayor rentabilidad y expansión futura. Finalmente podemos decir que la consultoría responde a la necesidad urgente de optimizar la seguridad en la operación de TRANSTOUR ROMA SAS, generando beneficios significativos a nivel operativo, económico y social, y sirviendo como un ejemplo de cómo un enfoque estratégico y basado en datos puede transformar la gestión de riesgos viales en el sector del transporte.

2.4. Objetivos

2.4.1. Objetivo general

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) adaptado a TRANSTOUR ROMA SAS, en conformidad con los lineamientos de la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte.

2.4.2. Objetivos específicos

Determinar el grado de conformidad de Transtour Roma SAS, respecto a los requisitos de la Resolución 20223040040595 de 2022, mediante la identificación y análisis de las prácticas actuales de la empresa y los elementos mínimos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, considerando los factores de riesgo asociados a sus operaciones.

Elaborar el plan Estratégico de Seguridad Vial conforme a las directrices definidas en la Resolución 20223040040595 de 2022, definiendo procedimientos y métodos que permitan minimizar riesgos y fortalecer la seguridad vial en la organización dando cumplimiento a los requisitos legales.

Formular un plan detallado y estructurado para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Transtour SAS, incluyendo recursos y acciones necesarias para la puesta en marcha estableciendo indicadores de desempeño para medir la efectividad del PESV una vez implementado.

3. Marco referencial

3.1. Antecedentes

La seguridad vial es un tema de gran interés En el panorama social de hoy, dado que el hecho de que los accidentes de tránsito sean una de las principales razones de muerte y heridas en el mundo, es un dato ampliamente conocido, al igual que su incidencia en el caso de Colombia, que no es diferente y que, de acuerdo con el Ministerio de Transporte, en el año 2023, se presentaron 8405 fallecimientos debidos a siniestros viales (Mintransporte, 2024).

No sólo las víctimas y sus familiares son los únicos perjudicados, sino que la citada problemática afecta claramente a la economía del país y a la sociedad en general. Por tal razón es necesario pensar sobre la seguridad vial de modo integral y estratégico y que haya un conjunto de medidas y estrategias que permita reducir la cantidad de siniestros y también el número de víctimas.

En este contexto se considera el presente proyecto para desarrollar un Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa TRANSTOUR ROMA SAS con la finalidad de determinar las causas fundamentales de los accidentes de tránsito y poder plantear las estrategias y las acciones concretas que permitan reducirlos.

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de los planes estratégicos elaborados con relación a la seguridad vial.

Propuesta de diseño de Plan Estratégico de Seguridad vial, para la empresa Consultoría y Servicios Ambientales CIAN SAS. Universidad ECCI Sulman Yolanda Salazar Sanabria, Diana Patricia Mónoga González, Constantino Pérez González, 2022

Este proyecto tiene como objetivo reducir el riesgo de accidentes asociados a su flota, luego de que se presentaran dos accidentes de tránsito lo que generó pérdidas económicas por, retrasos en la ejecución de los servicios de recolección y entrega de muestras y retrocesos en la toma de estas por las pérdidas de estas en los accidentes mencionados para impulsar la seguridad vial organizacional, fue necesario realizar un diagnóstico y evaluación de riesgos viales, así como la estructura del fichero de PESV y a partir de allí se establece un enfoque integral que

incluye: Educación sobre seguridad vial, el uso de tecnología de monitoreo, énfasis en marcos regulatorios adecuados

Diseño Del Plan Estratégico De Seguridad Vial Para La Empresa: Transporte Logístico C&G S.A.S. Adriana Marcela González Rodríguez, Gustavo Adolfo Gómez Trujillo, 2016

Este proyecto plantea acciones para prevenir accidentes de tránsito al identificar las áreas implicadas, las personas a cargo y los métodos de evaluación y monitoreo. buscando aumentar la calidad del servicio público para el transporte de mercancías. Para implementar el plan estratégico de seguridad vial se establecen diferentes actividades partiendo de un diagnóstico de la compañía para conocer el estado en materia de seguridad vial y a partir de este diagnóstico se establecen procedimientos para inspeccionar los vehículos, se establecen procedimientos para el reporte de accidentes en vía, planes de mantenimiento preventivo de vehículos, control de documentación de conductores y capacitaciones en seguridad vial, políticas de regulación de conducción y velocidad, todas estas medidas se implementaron para lograr reducir los riesgos y generar una cultura de seguridad y autocuidado.

Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Empresa Posada Díaz Distribuciones S.A.S de Cali, 2022 Valeria Tangarife Osorio, María Alejandra Trejos Plaza, Laura Lizeth Cardona Campo.

El propósito de este proyecto es supervisar la accidentalidad en vías entre los empleados, por lo tanto, se llevó a cabo un análisis exhaustivo del PESV, se evidenció con un cumplimiento del 15.5% y se identificaron 13 riesgos prioritarios, además de que hay un desentendimiento acerca de los requisitos legales correspondientes y una carencia de personal calificado. para que

diseñe e implemente el Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa, luego de realizar un análisis se logró establecer controles para los riesgos identificados y el cumplimiento a los requisitos normativos exigidos a nivel nacional.

3.2. Marco teórico

El Plan Estratégico de Seguridad Vial representa un conjunto de acciones organizadas y estructuradas para prevenir los accidentes de tránsito a través de la mejora de la seguridad de los ciudadanos, creando una cultura de prevención de accidentes. El diseño de dicho plan implica la aplicación de métodos que ayudarán a formar una base para las decisiones estratégicas y operativas que se tomarán durante su puesta en práctica.

La seguridad vial es un conjunto de normas creadas con el objetivo de prevenir los accidentes de tránsito y disminuir sus consecuencias. Estas están relacionadas tanto con la responsabilidad de los conductores como con la de los peatones al utilizar la carretera. También se hace referencia a aquellas tecnologías integradas en los coches que buscan asegurar una mayor seguridad, este término comenzó a ser utilizado a principios del siglo XX cuando los accidentes

de tránsito se convirtieron en la primera causa de muerte accidental en Estados Unidos, esto debido en mayor frecuencia a la conducta de quien iba al volante (Federales, s. f.).

En Colombia, la seguridad vial toma fuerza en la década de los años 70 con la expedición del decreto 1344 de 1970, en el cual se establece el código nacional de tránsito terrestre, este reglamento no solo regula el movimiento de los vehículos, sino que también se aplica a todos aquellos que utilizan las vías nacionales. Asimismo, aborda la circulación de los animales; de este modo, constituye una norma que regula integralmente todo el tránsito en el territorio nacional. (Bonilla, s/f)

El compromiso del país en el avance en materia de seguridad vial permitió que se implementaras diferentes medidas o regulaciones que lograran reducir la siniestralidad en las vías, reducción que se logró con la aparición de la Ley 769 de 2002 mediante la cual se regula circulación de personas, vehículos, y otros usuarios en las vías públicas y privadas abiertas al público. También establece las funciones de las autoridades de tránsito, que son de carácter regulatorio y sancionatorio (Ley 769 de 2002 - Gestor Normativo, s. f., p. 1).

Actualmente, existe en el país una metodología para diseñar y/o implementar los planes estratégicos de seguridad vial mediante la resolución 20223040040595 de 2022, esta es una regulación emitida por el Ministerio de Transporte de Colombia, en la que se establecen las directrices en torno al Sistema de Gestión de la Seguridad Vial y cuyo objetivo principal es establecer los lineamientos para la implementación y el funcionamiento del SGSV en el país. En este sentido, esfuerzos gubernamentales se da a cabo dentro del compromiso colombiano por mejorar la seguridad vial y disminuir la cantidad de accidentes e incidentes en las vías, en línea con la Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 impulsada por la Organización de las Naciones Unidas (Resolución 40595 de 2022, 2022).

3.3. Marco conceptual

Accidente de tránsito: un suceso imprevisto que involucra, como mínimo, a un vehículo en desplazamiento y que provoca afectaciones a individuos y propiedades involucradas. Este evento, además, interrumpe la fluidez habitual del tráfico en el área o vías cercanas al lugar del incidente.

Accidente de trabajo: un evento inesperado que ocurre durante o debido a las actividades laborales, y que resulta en un daño físico, una alteración mental o funcional, una discapacidad permanente o el fallecimiento del trabajador.

Actor vial: es cualquier individuo que transita por una vía, ya sea a pie, en bicicleta, conduciendo un vehículo o como pasajero, con el propósito de moverse entre diferentes puntos.

Amenaza: elementos técnicos, naturales o sociales que pueden perjudicar la seguridad física de las personas o afectar negativamente al medio ambiente (Glosario, s/f).

Peligro: es cualquier elemento o circunstancia que posee la capacidad de causar daño, ya sea en forma de lesión o enfermedad a las personas, deterioro de bienes, afectación al entorno laboral, o una combinación de estos. (Glosario, s/f).

Plan Estratégico de Seguridad Vial: es una herramienta de gestión destinada a fomentar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las carreteras con el fin de prevenir riesgos, disminuir la accidentalidad vial y mitigar sus efectos negativos (Mintransporte, 2021).

Riesgo: es la probabilidad de que un evento ocurrirá (Glosario, s/f).

Seguridad vial: se define como el conjunto de medidas y políticas que tienen como objetivo prevenir, controlar y reducir el riesgo de muertes o lesiones en las personas durante sus desplazamientos, ya sea utilizando vehículos motorizados o no motorizados. Este texto aborda un enfoque multidisciplinario que considera diversas medidas dirigidas a todos los factores que influyen en los accidentes de tráfico en las vías. Esto abarca desde el diseño de las carreteras y el equipamiento vial, hasta el mantenimiento de las infraestructuras, la regulación del tráfico, el diseño de los vehículos, así como los elementos de protección activa y pasiva. Incluye también la inspección de los vehículos, la formación de los conductores y los reglamentos que los rigen, la educación y la información destinada a los usuarios de las vías, la supervisión policial, las sanciones, la gestión institucional, y finalmente, la atención brindada a las víctimas. (Ley 1702 de 2013 - Gestor Normativo, s/f).

Siniestro vial: cualquier incidente de tránsito que involucre al menos un automóvil en movimiento, que ocurra en una calle pública o en una propiedad privada a la que el público pueda acceder. Esto abarca choques entre automóviles; entre autos y personas; y entre vehículos

y seres vivos u objetos fijos. Según las recomendaciones de varios estudios internacionales sobre la seguridad en las carreteras, se sugiere utilizar el término siniestro en vez de "accidente de tráfico". Esto se debe a que se busca que el siniestro sea comprendido como el resultado de una serie de causas y circunstancias donde las personas pueden intervenir para evitar o reducir sus efectos. Por el contrario, el término accidente se refiere a un acontecimiento fortuito o acción que causa un daño no intencionado a las personas, pero que suele implicar que no puede ser prevenido. (Glosario, 2021).

Víctima de Siniestros Viales: persona que producto de un siniestro vial resulta lesionada o fallecida, a consecuencia de un siniestro vial (Glosario, 2021)

3.4. Marco legal

Ley 769 del 6 de agosto de 2002: por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones (LEY 769 DE 2002, s/f).

Esta ley proporciona el marco general de las normas de tránsito, los comportamientos esperados de los actores viales y los requisitos para los vehículos. Por lo tanto, al ser El PESV un instrumento de planificación para la seguridad vial debe tomar en cuenta cada uno de estos aspectos de la Ley 769 de 2002 para asegurar su cumplimiento y, lo más importante, contribuir efectivamente a la reducción de la siniestralidad vial dentro de la organización.

Ley 1383 del 16 de marzo de 2010: por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones (LEY 1383 DE 2010, s/f)

Esta ley es fundamental para el proyecto de grado porque proporciona el marco legal base del tránsito terrestre en Colombia, impactando directamente en aspectos como el cumplimiento de normas por parte de los conductores, la seguridad vehicular y el rol de las autoridades.

Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011: por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones (LEY 1503 DE 2011, s/f).

En esta ley se detallan los lineamientos generales en educación vial que deben ser observados para la adecuada conducción de los vehículos objeto de este proyecto.

Ley 2050 del 12 de agosto 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 (Ley 2050 de 2020 - Gestor Normativo, s/f).

Con esta ley, el no cumplimiento del PESV dejó de ser solo un riesgo de seguridad para convertirse en un riesgo legal y financiero explícito para las organizaciones, esto ha transformado de manera positiva la aproximación de las empresas hacia la seguridad vial y el PESV.

Decreto 2851 del 6 de diciembre de 2013: por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones (Decreto 2851 de 2013 - Gestor Normativo, s/f).

Este decreto es un eslabón crucial en la cadena normativa de la seguridad vial en Colombia, proporciona los detalles y la operatividad necesarios para la implementación del PESV que la Ley 1503 de 2011 estableció de manera general. Por lo cual este proyecto se beneficia al analizar cómo este decreto (y sus sucesores) ha moldeado la forma en que las organizaciones abordan la seguridad vial.

Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015: por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (Decreto 1079 de 2015 Sector Transporte - Gestor Normativo, s/f).

Este decreto es un eslabón crucial en la cadena normativa de la seguridad vial en Colombia, proporciona los detalles y la operatividad necesarios para la implementación del PESV que la Ley 1503 de 2011 estableció de manera general. Por lo cual este proyecto se beneficia al analizar cómo este decreto (y sus sucesores) ha moldeado la forma en que las organizaciones abordan la seguridad vial.

Decreto 1252 del 12 de octubre 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 (Decreto 1252 de 2021 - Gestor Normativo, s/f).

Este decreto tiene una relevancia importante para el proyecto porque actualiza la base legal de la obligatoriedad del PESV, lo integra más profundamente con el SG-SST y establece directrices clave para su gestión dentro de la organización.

Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 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. (Resolución 40595 de 2022, 2022).

Este es el documento normativo más importante para el proyecto de grado ya que define la metodología, estructura, componentes, niveles de aplicación y criterios de verificación que rigen actualmente estos planes.

3.5. Marco normativo

NTC-ISO 39001:2014: Norma Internacional para el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial (isotools, s. f.).

La NTC-ISO 39001:2014 es una herramienta valiosa porque proporciona un estándar de gestión de calidad global para la seguridad vial, que permite ir más allá del mero cumplimiento normativo colombiano. Brinda un marco estructurado, elementos detallados y un enfoque de mejora continua que pueden elevar la calidad, la profundidad y la aplicabilidad práctica del PESV.

4. Metodología

4.1. Diseño Metodológico

La presente consultoría es de tipo mixto, integrando componentes cualitativos y cuantitativos para abordar la seguridad vial en Transtour Roma SAS.

Componente Cualitativo:

Se fundamenta en la interpretación y análisis de documentos, como normativas de seguridad vial (internas de la empresa y externas aplicables al transporte), manuales de procedimiento y políticas de gestión de riesgos. Este análisis permitirá comprender el marco teórico y normativo que rige la seguridad vial en la empresa y el sector, identificando brechas o fortalezas en su enfoque actual.

Adicionalmente, se podrá incluir el análisis de entrevistas semiestructuradas al personal clave (gerencia, conductores, personal de mantenimiento, personal de seguridad y salud en el trabajo) para entender percepciones, experiencias y desafíos cualitativos relacionados con la seguridad vial.

Componente Cuantitativo:

Este enfoque se centrará en el manejo y análisis de datos cuantificables (medibles), teniendo en cuenta que se aplicara encuesta de riesgos viales al personal y diagnóstico de cumplimiento del requisito legal que tendrán que ser cuantificadas para identificar el grado de riesgo y de cumplimiento de este.

Adicionalmente, se toma como punto de partida lineamientos contemplados en la Resolución 20223040040595 de 2022, se desarrollará una estructura en fases que permita

abordar cada uno de los pasos expuestos en la resolución de manera organizada y sistemática. Esta metodología se adaptará a las particularidades de la organización y a los recursos disponibles, asegurando la conformidad de la normatividad y la efectividad en la implementación del PESV.

4.2. Fuentes de información

Para cumplimiento a la implementación del PESV, como primera medida, se consulta información de los vehículos de la empresa a la cual se va a diseñar el plan estratégico de seguridad vial, teniendo en cuenta como punto de partida la resolución 20223040040595 de 2022, la cual establece la metodología para el diseño, implementación y verificación de los PESV.

Es necesario también, tener acceso a varios documentos de la empresa Transtour Roma SAS, a la cual se va a diseñar el PESV, documentos que no sean confidenciales, tales como organigrama de la empresa, visión, misión, valores y política integral de gestión (si existe) protocolos de selección y contratación de personal, pólizas de seguros de la flota (SOAT, Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual).

4.3. Recolección de datos

4.3.1. Procedimiento

Fase 1. Preparatoria: información requerida

Durante esta etapa se prepararán los recursos y se recolectará la información clave para iniciar la formulación del diseño del PESV.

Fase 2. Diagnóstica: herramientas e instrumentos que va a aplicar

En esta fase se identifican y evalúan las condiciones de riesgo en la organización que afectan la seguridad vial. Para eso se han definido las siguientes actividades.

1. Recolección de Información y Evaluación de la Situación Actual

a. Revisión documental interna: A fin de obtener información objetiva y verificable sobre el comportamiento histórico de la empresa frente a la seguridad vial se revisaron registros internos de mantenimiento, novedades operativas e incidentes viales.

b. Aplicación de encuestas estructuradas: Para medir el conocimiento, percepción del riesgo y cumplimiento de prácticas seguras por parte del personal operativo

c. Aplicación de entrevistas semiestructuradas: Que permita comprender la visión de los líderes operativos sobre la implementación y control del plan de seguridad vial.

2. Identificación y Evaluación de Peligros y Riesgos Viales

Se aplicó una matriz de identificación de peligros y evaluación de riesgos, centrada en actividades de transporte y desplazamiento, clasificando los riesgos según la metodología base: GTC 45 (2012). Guía Técnica Colombiana para la Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos en SST (ICONTEC).

3. Elaboración del perfil de riesgo vial

Se construyó un registro de perfil de riesgo vial teniendo en cuenta los resultados de la matriz de riesgos, encuestas y entrevistas

4. Diagnóstico.

Se presenta un diagnóstico consolidando la información procesada e integrando un análisis DOFA como base estratégica para la toma de decisiones en el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Fase 3. Planificación de la acción: especificar el protocolo de acción

En esta fase se detallada de qué se hará, quién lo hará, cómo lo hará, cuándo lo hará y con qué recursos, para cada una de las líneas de acción propuestas.

Fase 4. Terminación: especificar como va a cerrar la consultoría, alcance

Esta fase se centra en la evaluación de los resultados obtenidos y el cierre formal de la consultoría.

4.3.2. Instrumento

La base para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para Transtour Roma SAS se fundamentará rigurosamente en la Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022 del Ministerio de Transporte de Colombia. Esta normativa es el instrumento guía para todas las organizaciones obligadas a tener un PESV.

El primer paso esencial en esta metodología es determinar el nivel de diseño del PESV que corresponde a Transtour Roma SAS, ya que este nivel dicta directamente los requisitos y la profundidad de los componentes que la empresa debe implementar.

Tabla 2. Nivel de diseño del PESV.

Nivel de Diseño	Para Empresas Dedicadas al Servicio de Transporte Terrestre Automotor	Para Empresas Dedicadas a Actividad Diferente al Servicio de Transporte
Básico	Flota entre 11 y 19 unidades O contraten/administren entre 2 y 19 conductores.	Flota entre 11 y 49 unidades O contraten/administren entre 2 y 49 conductores.
Estándar	Flota entre 20 y 50 unidades O contraten/administren entre 20 y 50 conductores.	Flota entre 50 y 100 unidades O contraten/administren entre 50 y 100 conductores.
Avanzado	Flota superior a 50 unidades O contraten/administren más de 50 conductores.	Flota superior a 100 unidades O contraten/administren más de 100 conductores.

Con base en la tabla 2, la Empresa TRANTOUR ROMA SAS, para el diseño e implementación de Plan Estratégico de Seguridad Vial, se encuentra ubicada en el Nivel Básico,

ya que el tamaño de la empresa está en el rango descrito entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores. Y en función de la exposición del riesgo en seguridad vial y la prestación o no del servicio de transporte, tiene una misionalidad dedicada a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor. Por lo tanto, se ejecutarán los 18 pasos aplicables en la metodología estipulada para este nivel.

Tabla 3. *Pasos del PESV.*

FASE	PASO	Requisito Nivel Básico
Fase 1: Planificación del PESV	Paso 1. Líder del diseño e implementación	X
	Paso 2. Comité de seguridad vial	NA
	Paso 3. Política de Seguridad Vial de la organización	X
	Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	X
	Paso 5. Diagnóstico	X
	Paso 6. Caracterización, evaluación y control	X
	Paso 7. Objetivos y metas del PESV	X
	Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	X
Fase2: Implementación y ejecución	Paso 9. Plan anual de trabajo	X
	Paso 10. Competencia y plan anual de formación	X
	Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro	NA
	Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias	X
	Paso 13. Investigación interna de siniestros viales	NA
	Paso 14. Vías seguras administradas por la organización	X
	Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales	X
	Paso 16. Inspección de vehículos y equipos	X
	Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	X
	Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas	NA

	Paso 19. Archivo y retención documental	NA
Fase 3: Seguimiento por la organización	Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV	X
	Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales	NA
	Paso 22. Auditoría anual	X
Fase 4: Mejora continua del PESV	Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	X
	Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación	X
TOTAL		18

Encuesta.

Como se ha mencionado en el procedimiento, otro de los instrumentos que se tiene en cuenta es la encuesta que se va a desarrollar a los participantes.

Conociendo previamente el personal con base en la información compartida por la compañía, se crean las preguntas de la encuesta, posteriormente se evalúa con personal designado de la compañía, para las modificaciones a las que haya lugar. Esta encuesta tiene un total de 13 preguntas, y la duración de esta se estima en un tiempo de 20 minutos y fueron aplicadas 10 encuestas.

Dicha encuesta se basa en una serie de preguntas encaminadas a recolectar información relacionada con el comportamiento en la vía. La encuesta se puede evidenciar en el anexo del paso 5.

Análisis de datos

A partir de los instrumentos usados, y en los resultados obtenidos de los mismos, se tomará como referencia la normatividad para el diseño del PESV.

Con base en los datos obtenidos de la encuesta, se realizará un análisis con el fin de poder conocer una estadística descriptiva y poder cuantificar las respuestas, para conocer el grado conocimiento sobre seguridad vial y aplicación del PESV en la compañía.

4.4. Resultados o hallazgos

La empresa tiene implementado una matriz de análisis de tendencias la cual permitió detectar recurrencias en tipo, causa, horario o conductor involucrado, arrojando los siguientes resultados.

Tabla 4. *Resultados matriz análisis de tendencias.*

Variable	Tendencia observada
Vehículo	TTR-101 y TTR-104 han tenido más de un evento
Conductor	C1 (3 incidentes), C2 y C3 (2 incidentes cada uno)
Tipo de incidente	Roce/colisión leve (5 casos), fallas mecánicas (2 casos)
Hora del día	Mayor frecuencia entre 6:00 a.m. – 8:00 a.m.
Lugar	Zona urbana y patios/parqueaderos
Causa frecuente	Errores humanos (maniobra imprudente, distracción)
Frecuencia general	10 incidentes en 12 meses = bajo riesgo, pero repetitivo

El análisis de tendencias evidenció que dos vehículos concentraron la mayoría de los incidentes y que tres conductores presentaron recurrencia en la participación en eventos viales. La tipología más frecuente fue roce o colisión leve, con mayor ocurrencia en horario de 6:00 a.m. a 8:00 a.m., principalmente en zona urbana y patios de parqueo. La causa predominante estuvo relacionada con factores humanos, especialmente imprudencia y distracción.

Respecto a las encuestas, se identificó bajo conocimiento sobre el PESV (40%), baja frecuencia en la realización de inspecciones preoperacionales (30%) y desconocimiento de los

protocolos de reporte (50%). Estos hallazgos evidencian la necesidad de fortalecer la cultura de seguridad vial y establecer planes de acción correctiva y preventiva en la organización.

Acciones correctivas y preventivas

Con base en lo descrito anteriormente, se puede deducir que es evidente, que la empresa debe implementar planes de acción encaminados a fortalecer la seguridad vial, Como se mencionó anteriormente, el objetivo central de esta consultoría es diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), ya que la empresa actualmente no cuenta con uno.

Los conductores son conscientes de sus deficiencias en el cumplimiento de las normas de comportamiento vial, lo que sugiere una alta probabilidad de que estas fallas puedan ocasionar accidentes, además la compañía tiene deficiencias en los procesos que permiten reducir los riesgos viales.

Atendiendo a los lineamientos de la Resolución 20223040040595 de 2022, y en coherencia con la metodología y el cronograma previamente definidos, se da inicio al proceso de diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para Transtour Roma S.A.S. El desarrollo del plan se estructura en torno a los 18 pasos establecidos para empresas clasificadas en el nivel básico, los cuales serán ajustados a la misión institucional y a las características operativas de la compañía, particularmente en lo referente a la composición y tamaño de su flota vehicular.

Este enfoque permitirá no solo garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente, sino también generar un plan estratégico contextualizado y pertinente, capaz de responder a las necesidades reales de la empresa. Con ello se busca fortalecer la cultura de seguridad vial, minimizar los riesgos asociados a la operación del transporte y asegurar la sostenibilidad de las acciones implementadas en el corto, mediano y largo plazo.

Fase 1. Planificación***Paso 1. Líder del diseño e implementación***

El nivel directivo de Transtour Roma SAS designa a profesional con licencia vigente para la prestación de servicios en seguridad y salud en el trabajo como responsable en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial, y para liderar el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 1 de la Metodología del diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial de la resolución 40595 del 2022, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca la organización.

De manera adicional, el líder del PESV será responsable de:

Velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV,

Diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del PESV.

Asegurar que los requisitos del PESV se establezcan, implementen y mantengan, de acuerdo con lo indicado en el Decreto 1079 de 2015, Resolución 40595 del 2022 y demás normas asociadas.

Informar a la alta Dirección sobre el funcionamiento y los resultados del PESV.

Promover la participación de todos los miembros de la entidad en la implementación del PESV.

Programar las auditorías internas necesarias para el mantenimiento y mejora continua del PESV.

Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de accidentes de tránsito y realizar seguimiento a los planes de acción.

Asistir a las capacitaciones brindadas por la ARL, MINTRANSPORTE o cualquier ente estatal, además hacer socialización de las mismas con cada uno de los colaboradores de la empresa.

Finalmente, el nivel directivo otorga todas las competencias técnicas y decisorias al líder del PESV en temas relacionados con la gestión de la seguridad vial.

Paso 2. Comité de Seguridad Vial

Al encontrarse la Empresa TRANSTOUR ROMA SAS, en el nivel básico, no le es aplicable este paso.

Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización

La empresa TRANSTOUR ROMA S.A.S., dedicada a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en las modalidades de pasajeros y carga. TRANSTOUR ROMA S.A.S., se encuentra comprometida con el cumplimiento de la legislación existente del sector transporte en cuanto al Sistema de Gestión y Seguridad y Salud en el Trabajo-SG-SST, y el acatamiento de todas las normas de Tránsito y Seguridad Vial para el transporte de personas, materiales y equipos, estableciendo actividades de promoción, prevención y control de riesgos laborales e incidentes en vía pública, por ello todos sus trabajadores y contratistas, son responsables en la participación de las actividades que desarrolle la empresa con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de incidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social de los contratistas y sus trabajadores, la comunidad en general y el medio ambiente.

Para cumplir este propósito TRANSTOUR ROMA S.A.S., se basa en los siguientes parámetros:

Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la Ley 1383 de 2010, que se enmarca en principios de seguridad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.

TRANSTOUR ROMA S.A.S., vigilará la responsabilidad de los trabajadores y contratistas en el mantenimiento preventivo y correctivo, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de sus vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de incidentes que puedan generar daños al individuo o a terceros.

Identificar los peligros, evaluar y valorar los riesgos de cada una de las actividades realizadas por la empresa y establecer los respectivos controles, con el fin de evitar y minimizar los accidentes de trabajo, enfermedades laborales a sus empleados que puedan presentarse en cada una de ellas.

Establecer estrategias de concientización a los trabajadores y contratistas, a través de capacitaciones de orientación a la prevención de incidentes de tránsito y respeto por las señales de tránsito vehicular, que permitan la adopción de conductas proactivas frente al manejo defensivo.

Los trabajadores y contratistas son responsables de la aplicación de las disposiciones establecidas y divulgadas por TRANSTOUR ROMA S.A.S., en el manual de seguridad vial.

TRANSTOUR ROMA S.A.S. Mediante la gerencia reafirma su compromiso con la seguridad integral al interior de la empresa, promoviendo a través de los diferentes programas una cultura de no consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, gestión de la velocidad vial

segura, prevención de la fatiga, prevención de distractores y protección de actores viales vulnerables.

La Gerencia destinará los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a la política.

Promocionará los buenos comportamientos y prácticas en las actividades de movilidad cotidiana de sus empleados, cumpliendo con la normatividad vigente y procurando un mejoramiento continuo

Para divulgar la política de SG-SST y de seguridad vial, se establecieron dos mecanismos, en primer lugar, se encuentran las inducciones realizadas a cada uno de los empleados nuevos, así como también la realización de una reunión con los trabajadores a cargo del proveedor de servicio de transporte para dar a conocer dicha política.

Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

El Nivel Directivo está comprometido, con la Política y los Objetivos del PESV; bajo una dirección estratégica de su organización, en cumplimiento con la normatividad que rige la movilidad del sector transporte en el Departamento de Córdoba.

Promueve desde la Organización la reducción de la accidentalidad, morbilidad y mortalidad a nivel Departamental, con la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras viales.

Establecer garantía en las condiciones de seguridad para los vehículos de transporte terrestre, mediante la adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.

Señalamiento y seguimiento de los compromisos de la empresa transportadora para que los contratistas, afiliados, asociados y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establece la empresa.

La empresa se compromete con el cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el Plan anual de trabajo del PESV.

La empresa tiene la responsabilidad de atender oportunamente las solicitudes, sugerencias, hallazgos, participación en reuniones, visitas del Ministerio, la Superintendencia de Transporte, según lo correspondiente de acuerdo con la función de verificación del PESV, en conformidad con lo establecido en el Artículo 1°. De la Ley 2050 del 2020 y demás disposiciones que se reglamenten.

Establecer medidas preventivas en pro de la reducción de la accidentalidad, con la finalidad de disminuir el riesgo de lesiones o daños.

La empresa se responsabiliza de suministrar los recursos financieros, técnicos y humanos, requeridos, para dar cumplimiento al PESV

Paso 5. Diagnóstico

La etapa de diagnóstico constituye la base fundamental para el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), ya que permite conocer de manera objetiva la situación actual de la empresa frente a los riesgos asociados a la movilidad y el transporte. Para su desarrollo, se aplicó una metodología mixta que combinó técnicas documentales, cuantitativas y cualitativas, con el fin de garantizar un análisis integral.

En primer lugar, se realizó una revisión documental interna de los registros históricos de mantenimiento, novedades operativas e incidentes viales, lo que proporcionó evidencia verificable del comportamiento de la organización en materia de seguridad vial. Posteriormente,

se aplicaron encuestas estructuradas dirigidas al personal operativo para medir su nivel de conocimiento, percepción del riesgo y cumplimiento de prácticas seguras.

Complementariamente, se efectuaron entrevistas semiestructuradas a líderes operativos, orientadas a identificar la visión estratégica sobre la implementación y control de las medidas de seguridad vial.

Finalmente, se desarrolló un proceso de identificación y evaluación de peligros y riesgos viales, empleando como referencia metodológica la Guía Técnica Colombiana GTC 45 (2012) del ICONTEC, que permitió clasificar los riesgos en niveles de severidad y probabilidad. Los resultados obtenidos se consolidaron en un perfil de riesgo vial, que integra los hallazgos de las diferentes herramientas aplicadas y constituye la línea base para la formulación de estrategias preventivas, correctivas y de mejora continua.

1. Recolección de Información y Evaluación de la Situación Actual.

Se recopilaron datos a través de tres técnicas complementarias:

Revisión documental interna, enfocada en los registros históricos de mantenimiento de vehículos, novedades operativas e incidentes viales, lo que permitió identificar comportamientos repetitivos y áreas críticas.

Encuestas estructuradas, aplicadas al personal operativo, para evaluar el nivel de conocimiento, percepción de riesgos y cumplimiento de prácticas seguras en la operación diaria.

Tabla 5. Encuesta diagnostico PESV

ENCUESTA DE DIAGNÓSTICO – PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
Empresa: Transtour Roma S.A.S Fecha: _____ Área / Cargo: _____ Turno habitual: ☐ Mañana ☐ Tarde ☐ Noche Tipo de contrato: ☐ Fijo ☐ Indefinido ☐ Temporal Tiempo en la empresa: _____ años/meses

Esta encuesta es confidencial y tiene fines diagnósticos para el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial. No requiere nombre del trabajador.

I. CONOCIMIENTO GENERAL SOBRE SEGURIDAD VIAL

1. ¿Conoces la existencia del Plan Estratégico de Seguridad Vial ?

☐ Sí ☐ No ☐ Parcialmente

2. ¿Has recibido capacitación sobre seguridad vial en los últimos 12 meses?

☐ Sí, más de una vez ☐ Sí, una vez ☐ No

3. ¿Consideras que el contenido de la capacitación fue claro y útil para tu labor?

☐ Muy útil ☐ Algo útil ☐ Poco útil ☐ Nada útil

II. PRÁCTICAS DIARIAS Y CUMPLIMIENTO

4. ¿Realizas revisión preoperacional de tu vehículo antes de cada jornada?

☐ Siempre ☐ A veces ☐ Nunca

5. ¿Utilizas los elementos de protección personal (chaleco, cinturón, etc.) según lo establecido?

☐ Siempre ☐ A veces ☐ Nunca

6. ¿Participas en las pausas activas o sesiones de control antes de iniciar ruta?

☐ Sí ☐ No ☐ No aplican en mi área

7. ¿Sigues los protocolos para reportar condiciones inseguras o incidentes viales?

☐ Sí ☐ No ☐ No conozco el protocolo

III. CONDICIONES Y RIESGOS PERCIBIDOS

8. ¿Consideras que las rutas que manejas presentan riesgos significativos de seguridad vial?

☐ Sí, muchas ☐ Algunas ☐ No

9. ¿Qué tipo de riesgo has identificado con mayor frecuencia?

☐ Señalización deficiente

☐ Vías en mal estado

☐ Exceso de velocidad por terceros ☐ Fatiga o jornadas extensas ☐ Otros: _____
10. ¿Los vehículos asignados cuentan con buen estado mecánico para operar con seguridad? ☐ Siempre ☐ A veces ☐ No
IV. CULTURA Y MEJORAS
11. ¿Percibes un compromiso real de la empresa con la seguridad vial? ☐ Muy comprometida ☐ Algo comprometida ☐ Poco comprometida ☐ Nada comprometida
12. ¿Consideras que tus compañeros de trabajo respetan las normas viales? ☐ La mayoría sí ☐ Algunos no ☐ Muchos no
13. ¿Qué sugerencias tienes para reducir incidentes viales en la empresa?

Tabla 6. Matriz resultados encuesta seguridad vial

MATRIZ DE RESULTADOS DE ENCUESTA – SEGURIDAD VIAL (10 PERSONAS)			
Empresa: Transtour Roma S.A.S Número de encuestados: 10			
Pregunta / Eje Temático	Opciones de respuesta	Frecuencia (N=10)	Tendencia / Observación
I. Conocimiento general sobre seguridad vial			
1. ¿Conoces la existencia del PESV?	Sí / No / Parcialmente	4- 3 -3	Conocimiento limitado del PESV (solo el 40% lo conoce claramente).

2. ¿Has recibido capacitación en los últimos 12 meses?	>1 vez / 1 vez / No	2 -3 -5	El 50% no ha recibido ninguna capacitación en el último año.
3. ¿La capacitación fue clara y útil?	Muy útil / Algo útil / Poco útil / Nada útil	1 / 3 / 1 / 0 (5 no aplica)	Entre quienes recibieron capacitación, la mayoría la considera medianamente útil.
II. Prácticas diarias y cumplimiento			
4. ¿Realizas revisión preoperacional?	Siempre / A veces / Nunca	3- 5 -2	Solo el 30% realiza revisión siempre; se requiere mejorar la frecuencia.
5. ¿Usas EPP según lo establecido?	Siempre / A veces / Nunca	6- 3 -1	60% lo usa siempre; hay incumplimiento parcial en el 40% restante.
6. ¿Participas en pausas activas o sesiones de control?	Sí / No / No aplica	5 -4 -1	Prácticas irregulares; el 40% no participa.
7. ¿Sigues protocolos de reporte de incidentes?	Sí / No / No conozco el protocolo	3 -2 -5	El 50% no conoce los protocolos de reporte.
III. Condiciones y riesgos percibidos			
8. ¿Las rutas presentan riesgos significativos?	Muchas / Algunas / No	6 -3- 1	Alta percepción de riesgo en las rutas (60% indica “muchas”).
9. Riesgos identificados más frecuentes	Señalización / Vías mal estado / Velocidad terceros / Fatiga / Otros	3- 5- 2	Vías en mal estado es el riesgo más reportado, seguido por fatiga.
10. ¿Los vehículos están en buen estado?	Siempre / A veces / No	3 -5 -2	Solo el 30% considera que siempre están en buen estado; se reportan fallos esporádicos.
IV. Cultura y mejoras			
11. ¿Compromiso de la empresa con seguridad vial?	Muy / Algo / Poco / Nada	2 / 4 / 3 / 1	Compromiso percibido como insuficiente o bajo por el 40%.
12. ¿Compañeros respetan normas viales?	La mayoría / Algunos no / Muchos no	4- 4- 2	Percepción dividida; 60% observan cierto grado de incumplimiento.
13. ¿Sugerencias para reducir incidentes? (respuestas abiertas)	Ej. Supervisión activa, mantenimiento frecuente, más pausas, campañas visuales	-	Se proponen medidas preventivas, operativas y de sensibilización para reducir siniestralidad.

Del análisis realizado a los resultados de la encuesta, se concluye que el personal presenta un bajo nivel de conocimiento y limitada capacitación en normativa vial, lo cual impacta directamente en la prevención de incidentes. Asimismo, se identificó que las prácticas preventivas no se encuentran institucionalizadas, lo que incrementa la exposición a riesgos operacionales significativos.

La cultura preventiva requiere fortalecimiento, dado que aún no se consolida como un hábito organizacional. No obstante, se evidenció una actitud positiva y disposición del personal para aportar sugerencias y participar en mejoras, lo que representa una oportunidad clave para implementar estrategias de capacitación, sensibilización y control que fortalezcan la seguridad vial en la empresa.

Entrevistas semiestructuradas, realizadas con líderes operativos, que ofrecieron una visión estratégica y cualitativa sobre el grado de implementación, aceptación y control del plan de seguridad vial.

Tabla 7. Entrevista semiestructurada

ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA – DIAGNÓSTICO INICIAL PARA EL DISEÑO DEL PESV
Empresa: Transtour Roma S.A.S. Entrevistado: _____ Cargo: _____ Área: _____ Fecha: _____ Entrevistador: _____
I. Percepción general sobre la seguridad vial en la empresa
1. ¿Cómo describiría la gestión actual de la seguridad vial en la empresa?
2. ¿Considera que existen riesgos viales importantes en las operaciones diarias? ¿Cuáles destacaría?
3. ¿Se promueve alguna práctica o política informal relacionada con la prevención de accidentes de tránsito?

II. Prácticas actuales y cultura organizacional
4. ¿Qué tipo de controles o seguimientos se realizan actualmente antes, durante o después de una operación de transporte?
5. ¿Se realizan revisiones preoperacionales a los vehículos? ¿Con qué frecuencia y quién las ejecuta?
6. ¿Qué tan comprometido considera que está el personal operativo (conductores, técnicos, auxiliares) con la prevención de accidentes?
III. Capacitación y sensibilización
7. ¿El personal recibe algún tipo de capacitación relacionada con seguridad vial? ¿En qué temas y con qué frecuencia?
8. ¿Qué temas considera urgentes o prioritarios para incluir en futuras capacitaciones?
9. ¿Cómo podría fortalecerse la cultura preventiva entre los trabajadores?
IV. Incidentes, reportes y lecciones aprendidas
10. ¿Se han presentado incidentes o accidentes viales recientemente? ¿Qué tipo y cuáles fueron las causas más frecuentes?
11. ¿Existe algún procedimiento para reportar estos eventos? ¿Cómo se da respuesta a los mismos?
12. ¿Se realiza algún análisis posterior a los incidentes para prevenir recurrencias?
V. Expectativas y aportes para el PESV
13. ¿Qué expectativas tiene frente a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa?
14. Desde su experiencia, ¿qué elementos considera clave para que ese plan sea útil, realista y efectivo?
15. ¿Qué recomendaciones puntuales haría para iniciar su diseño?

Tabla 8. Resultados entrevista semiestructurada

MATRIZ DE RESULTADOS DE ENTREVISTAS – DIAGNÓSTICO INICIAL PESV
Empresa: Transtour Roma S.A.S. Entrevistados: 2 personas Cargos: 1 conductor operativo, 1 auxiliar administrativo Fecha de entrevistas:

Eje Temático / Pregunta	Entrevistado 1 – Respuesta Resumida	Entrevistado 2 – Respuesta Resumida	Conclusión / Tendencia Identificada
I. Percepción general sobre la seguridad vial en la empresa			
1. ¿Cómo describiría la gestión actual de la seguridad vial en la empresa?	No existe un plan estructurado; todo es reactivo.	No se evidencia una gestión formal ni indicadores de seguimiento.	Hay ausencia de políticas o estructura formal para la gestión de seguridad vial.
II. Prácticas actuales y cultura organizacional			
4. ¿Qué controles se realizan antes, durante o después de una operación de transporte?	Solo verificación visual del vehículo y salida.	Algunos hacen revisión básica por costumbre.	No hay procedimientos ni listas de chequeo estandarizadas.
III. Capacitación y sensibilización			
8. ¿Qué temas considera urgentes en futuras capacitaciones?	Manejo defensivo y señales de tránsito.	Fatiga, control de emociones, y prevención de siniestros.	Temas prioritarios incluyen conducción defensiva y gestión de riesgos humanos.
IV. Incidentes, reportes y lecciones aprendidas			
10. ¿Se han presentado incidentes viales recientemente? ¿Cuáles fueron las causas?	Sí, uno por distracción y otro por frenos deficientes.	Uno por no respetar distancia mínima.	Las causas frecuentes son distracción, fallas mecánicas y comportamiento imprudente.
V. Expectativas y aportes para el PESV			
13. ¿Qué expectativas tiene frente a la implementación del PESV?	Que se formalicen las acciones y se capacite al personal.	Que se reduzcan riesgos y se mejore la organización del transporte.	Hay expectativa positiva sobre la implementación del PESV.

El análisis de los resultados de las entrevistas evidenció que actualmente no existen estrategias formales ni responsables definidos en materia de seguridad vial, lo que genera vacíos en la gestión preventiva. Se identificaron riesgos técnicos asociados al estado de los vehículos,

3	Locativo / Vial	Conducción en vías rurales	Vía en mal estado	Pérdida de control, daños mecánicos	Ninguno	4	5	20	Alto
4	Seguridad pública	Paradas continuas	Asaltos en carretera	Lesiones, pérdidas materiales	Revisión visual y llamadas	4	4	16	Medio
5	Locativo	Labores administrativas	Cables sueltos en el piso	Tropiezos, caídas	Señalización parcial	4	3	12	Medio
6	Mecánico	Salida del parqueadero	Visibilidad reducida	Colisiones	Espejos limitados	3	4	12	Medio
7	Mecánico	Revisión de vehículos	Herramientas mal organizadas	Cortes, golpes	Ninguno	3	4	12	Medio
8	Psicosocial	Atención a pasajeros	Estrés por carga emocional	Ansiedad, bajo rendimiento	Ninguno	4	3	12	Medio
9	Conductual	Traslado urbano	Uso del celular al conducir	Colisión	No hay políticas claras	3	4	12	Medio
10	Ergonómico	Trabajo en oficina	Falta de pausas activas	Dolor muscular, fatiga visual	Recomendaciones informales	3	3	9	Medio
11	Ergonómico	Manejo de documentos	Posturas incómodas	Lesiones osteomusculares	Sillas básicas	2	3	6	Bajo
12	Biomecánico	Archivo físico	Levantamiento de cajas	Dolor lumbar, sobrecarga	Ninguna capacitación	2	3	6	Bajo
13	Físico	Uso de extintores	Desconocimiento de manejo	Falla en respuesta a emergencias	Sin capacitación	2	3	6	Bajo
14	Locativo	Acceso a oficinas	Escaleras sin baranda	Caída	Hay señalización	2	2	4	Bajo
15	Organizacional	Salida de emergencia	Falta de plano visible	Confusión en evacuación	Plano general en portería	2	2	4	Bajo
16	Químico	Mantenimiento del vehículo	Cambios de aceite	Derrames, contacto dérmico	Equipos de protección	1	3	3	Bajo

3. Elaboración del Perfil de riesgo vial.

La elaboración del perfil de riesgo vial se construyó a partir de la información obtenida en la matriz de peligros y riesgos, complementada con los resultados de encuestas y entrevistas aplicadas al personal. Este perfil permitió identificar y clasificar los riesgos más representativos asociados a las actividades de transporte y desplazamiento, diferenciando entre factores técnicos, humanos y organizativos. Con ello, se estableció una visión integral del nivel de exposición de la organización frente a los riesgos viales, lo que constituye la base para priorizar acciones preventivas y correctivas orientadas a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Tabla 10. Perfil de riesgo

PERFIL DE RIESGO		
Empresa: Transtour Roma S.A.S.		
Metodología base: GTC 45 (2012). <i>Guía Técnica Colombiana para la Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos en SST (ICONTEC).</i>		
Objetivo: Identificar, clasificar y priorizar los factores de riesgo vial presentes en las operaciones de la empresa, con el fin de orientar la planificación de medidas preventivas y correctivas dentro del PESV.		
1. Clasificación de riesgos identificados		
Nivel de riesgo	Cantidad de factores identificados	%
Alto	3	18,75
Medio	7	43,75
Bajo	6	37,5
Total	16	100
2. Factores críticos identificados (Riesgo Alto)		
Factor de riesgo	Descripción del riesgo	
Psicosocial	Conducción de vehículo	Fatiga del conductor
Mecánico	Maniobras en reversa	Falta de sensores/cámaras
Locativo / Vial	Conducción en vías rurales	Vía en mal estado
3. Áreas más vulnerables		
Conductores operativos y auxiliares de ruta por exposición constante a riesgos mecánicos, viales y psicosociales.		

4. Frecuencia de exposición
-Los riesgos psicosociales y viales son de alta frecuencia (exposición diaria). -Riesgos locativos y de emergencia presentan frecuencia moderada (eventual, pero con alto impacto). -Riesgos eléctricos o químicos tienen baja frecuencia, pero podrían intensificarse sin control.
5. CONCLUSIONES DEL PERFIL DE RIESGO
1. Alta concentración de riesgos viales y psicosociales: Las operaciones de transporte presentan una recurrencia significativa en condiciones que afectan la seguridad y salud de los conductores, especialmente por la fatiga, el uso de celular, vías en mal estado y falta de refuerzo en buenas prácticas.
2. Bajo nivel de preparación ante emergencias: Se evidencia una ausencia generalizada de señalización, planos de evacuación y entrenamiento en extintores, lo cual aumenta la vulnerabilidad en caso de incendio u otra eventualidad.
3. Necesidad de control sobre condiciones del vehículo: El estado de las llantas y ausencia de tecnologías para la maniobra segura (como sensores de reversa) representa un riesgo grave, evitable mediante mantenimiento preventivo y actualización de flota.
4. Débil cultura preventiva: Aunque hay algunos controles verbales o no formales, no existen procedimientos escritos ni monitoreo sistemático, por lo cual los riesgos identificados tienden a repetirse sin corrección efectiva.
5. Relevancia de la capacitación continua: Los trabajadores, tanto operativos como administrativos, no han recibido formación práctica ni actualizada sobre riesgos viales, uso de extintores, ni respuesta ante emergencias.
El diagnóstico evidencia la necesidad de implementar un enfoque estructurado de seguridad vial, que contemple:
1. Fortalecimiento de capacidades del personal. 2. Mejoras en la documentación, inspección y mantenimiento vehicular. 3. Adecuación de señalización y normas internas. 4. Promoción de una cultura de prevención y reporte proactivo.

El perfil de riesgo vial evidencia que la organización presenta vulnerabilidades significativas en materia de seguridad vial, derivadas de la ausencia de estrategias formales y responsables definidos, así como de la necesidad urgente de fortalecer la capacitación y los controles preventivos. Se identificaron riesgos técnicos asociados a los vehículos, humanos relacionados con los conductores y organizativos por la falta de seguimiento y control sistemático. Sin embargo, se resalta la disposición del personal para participar en la mejora continua y la

valoración positiva hacia la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, lo cual representa una oportunidad clave para consolidar una cultura preventiva y reducir la exposición a incidentes viales.

Con base en los resultados del diagnóstico y el perfil de riesgo vial, se recomienda a la organización implementar estrategias formales de seguridad vial que incluyan la definición de responsables, objetivos claros y mecanismos de seguimiento; fortalecer la capacitación del personal en normativa y cultura preventiva; institucionalizar prácticas de control como revisiones preoperacionales y gestión de la fatiga; optimizar la gestión técnica de los vehículos mediante planes de mantenimiento preventivo y correctivo; y promover una cultura preventiva apoyada en campañas de sensibilización y participación activa del personal. Estas acciones, además de responder a los riesgos detectados, permitirán consolidar un sistema de seguridad vial sostenible y alineado con las exigencias normativas.

Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos

La identificación de riesgos viales parte de conocer y entender todas las actividades de la entidad teniendo en cuenta los tipos de vehículos y el rol de cada cargo dentro de la vía. Se identificaron las actividades en misión e in itinere desarrolladas por el personal de la organización analizando su comportamiento y el entorno y factores humanos.

De igual forma, para la identificación de riesgos se implementó el cuestionario de “diagnóstico de la situación de la empresa” tomado del anexo I de la Resolución 1565 del 6 de junio de 2014, que permitan realizar cambios enfocados a resolver los problemas y cubrir necesidades que se detecten en la materia de seguridad vial en TRANSTOUR ROMA SAS.

Ver completo en.

Anexo 5 Paso 6 PESV

CODIGO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	ARCHIVO
TR-FPA-014	CARACTERIZACION VIAL	
TR-FPA-015	METODOLOGIA PARA LA IDENTIFICACION DEL RIESGO VIAL	
TR-FPA-016	MATRIZ DE RIESGOS VIALES	

Paso 7. Objetivos y metas del PESV

De conformidad con la Política de Seguridad Vial de la Entidad y lo anteriormente expuesto, así como en cumplimiento de las actividades de protección, cuidado personal y mitigación de los accidentes de tránsito, se definen los siguientes objetivos y metas:

Tabla 11. Objetivos y metas

#	OBJETIVOS	META
1	Realizar acciones de capacitación y actividades en seguridad vial que desarrollen competencias y sensibilización; en los integrantes de la entidad en materia de uso de la vía pública y sus desplazamientos en medios seguros en seguridad vial motorizados o no motorizados.	Realizar en un 90% de su implementación, las capacitaciones y sensibilizaciones programadas, para generar conductas y comportamientos
2	Minimizar los riesgos asociados a la seguridad vial cuidando la integridad física, mental y social de los servidores, contratistas y colaboradores de la entidad; definiendo los	Identificar los peligros y riesgos que se presentan en las actividades que realizan los conductores del Departamento del Cesar y gestionar la implementación de las acciones de

- mecanismos para la identificación, evaluación control sugeridas en un 80% de su cumplimiento.
- 3 Planear, organizar y ejecutar acciones lograr la ejecución del 90% de las necesarias para controlar y mejorar en forma actividades programadas del plan, oportuna y segura, el normal desarrollo de las cumpliendo con la normatividad actividades cotidianas de los actores viales de vigente aplicable en la prevención de la Entidad (conductores automóviles, riesgos viales. camionetas, motociclistas, ciclistas y peatones) dentro del marco de cumplimiento de la normatividad legal vigente.
-

Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Los programas de gestión de riesgos críticos establecen los lineamientos y factores de desempeño para el control de los riesgos identificados en la operación de la organización.

La organización ha definido los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño acorde a los riesgos críticos y prioritarios para asociar y diseñar programas de intervención para colaboradores de la organización.

Los programas definidos por la organización son:

Programa de Gestión de la Velocidad:

Procedimiento de seguimiento y control a infractores de tránsito

Procedimiento de monitoreo de vehículos y Seguimiento satelital.

Realizar seguimiento periódico a los límites de velocidad estipulado por la empresa y establecidas en el código nacional de tránsito

sensibilización a los conductores y personal de la organización sobre los peligros de circular a una velocidad excesiva o inadecuada.

Programa de Prevención de la Fatiga:

Procedimiento de prevención del cansancio y la fatiga

Seguimiento al reporte de condiciones de salud

Lista de chequeo de fatiga y somnolencia

Campañas y sensibilización sobre los riesgos de conducir fatigado

Programa de Prevención de la Distracción:

Establecer un procedimiento de horas de conducción de los operadores

Capacitación y sensibilización de las principales distracciones de los conductores

Programa de prevención de consumo de alcohol y Sustancias Psicoactivas:

Llevar a cabo pruebas periódicas de alcoholimetría

Procedimiento en caso de presentarse conducción bajo el influjo de alcohol o sustancias psicoactivas.

Instructivo para realizar pruebas de alcohol

Campaña de prevención del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas

Campaña de prevención del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas

Programa para la protección de actores viales vulnerables:

Procedimiento con las directrices de seguridad vial para promover la protección de los actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) de la organización en sus desplazamientos laborales y la generación de hábitos seguros y procedimiento en caso de evidenciar incumplimientos de las directrices.

Campañas y capacitación de prevención vial en entorno a la protección de actores vulnerables.

Los programas y factores de desempeño que se han establecido en el PESV son actualizados por parte de la organización una (1) vez al año, así mismo son divulgados a todos los colaboradores de la organización.

Ver completo en.

Anexo 7 Paso 8 PESV

CODIGO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	ARCHIVO
TR-FPA-018	PROGRAMA DE GESTIÓN DE CANSANCIO Y FATIGA	
TR-FPA-019	PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE CONSUMO DE ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	
TR-FPA-020	PROGRAMA DE GESTIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE LA DISTRACCION	
TR-FPA-021	PROGRAMA DE GESTIÓN PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES	
TR-FPA-022	PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	

Fase 2. Implementación y ejecución del PESV

Paso 9. Plan anual de trabajo

El plan anual de trabajo del PESV, es el documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la empresa en seguridad vial para la planificación, implementación,

seguimiento y mejora del PESV, este debe estar alineado con el Plan Nacional de Seguridad Vial y articulado con el SG-SST

El cronograma establecido en el plan anual constituye un instrumento esencial para la organización y gestión de las actividades definidas en los planes estratégicos. Aunque no se han establecido fechas exactas para cada acción, se proyecta que, una vez entregado el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a la empresa, su implementación se inicie dentro del presente año y se extienda hasta el mes de diciembre. A su vez, se prevé que durante el año siguiente este cronograma sea actualizado, con el propósito de garantizar la continuidad del programa y la programación periódica de las actividades.

Además de orientar la planeación, el cronograma funciona como un mecanismo de control, al disponer de casillas diferenciadas para la programación y la ejecución de las acciones, lo cual facilita el seguimiento por parte del Comité de Seguridad Vial. De igual manera, permite evaluar indicadores de cumplimiento, cobertura y eficacia, incorporando espacios para el análisis de los resultados y la formulación de planes de acción orientados a la mejora continua del PESV

Ver completo en.

Anexo 8 Paso 9 PESV

Paso10. Competencia y plan anual de formación

La organización definió la competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización. Los cuales se determinaron teniendo en cuenta la Educación, la Formación y la Experiencia.

La organización ha documentado la competencia de los siguientes y roles:

Líder del diseño e implementación del PESV.

Miembros del Comité de Seguridad Vial.

Capacitadores en seguridad vial.

Planificadores de rutas.

Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.

Auditores de seguridad vial.

Brigadista Vial o personas de la organización con conocimientos en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores, encargadas de brindar apoyo en la atención de los siniestros viales, bien sea como primer respondiente o como soporte en la atención.

Investigadores Internos de siniestros viales.

Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.

La organización ha establecido los elementos de sensibilización y capacitación para promover en los colaboradores, la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. El plan anual de formación consolida los temas de capacitación y sensibilización por cada actor vial, a través del Anexo Plan de Formación.

La organización implementa mecanismos de capacitación en seguridad vial, a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, tránsito, transporte o movilidad. Es por eso que empresa implementa y mantiene el Plan Anual de Formación donde se incluyen los siguientes temas.

Normas de Tránsito y de seguridad vial.

Prevención y manejo de emergencias.

Sensibilización sobre buenas prácticas de movilidad.

Prevención de consumo de alcohol y drogas.

Tolerancia cooperación y cordialidad en la vía.

Riesgo público.

Prevención de cansancio y fatiga.

Riesgo vial.

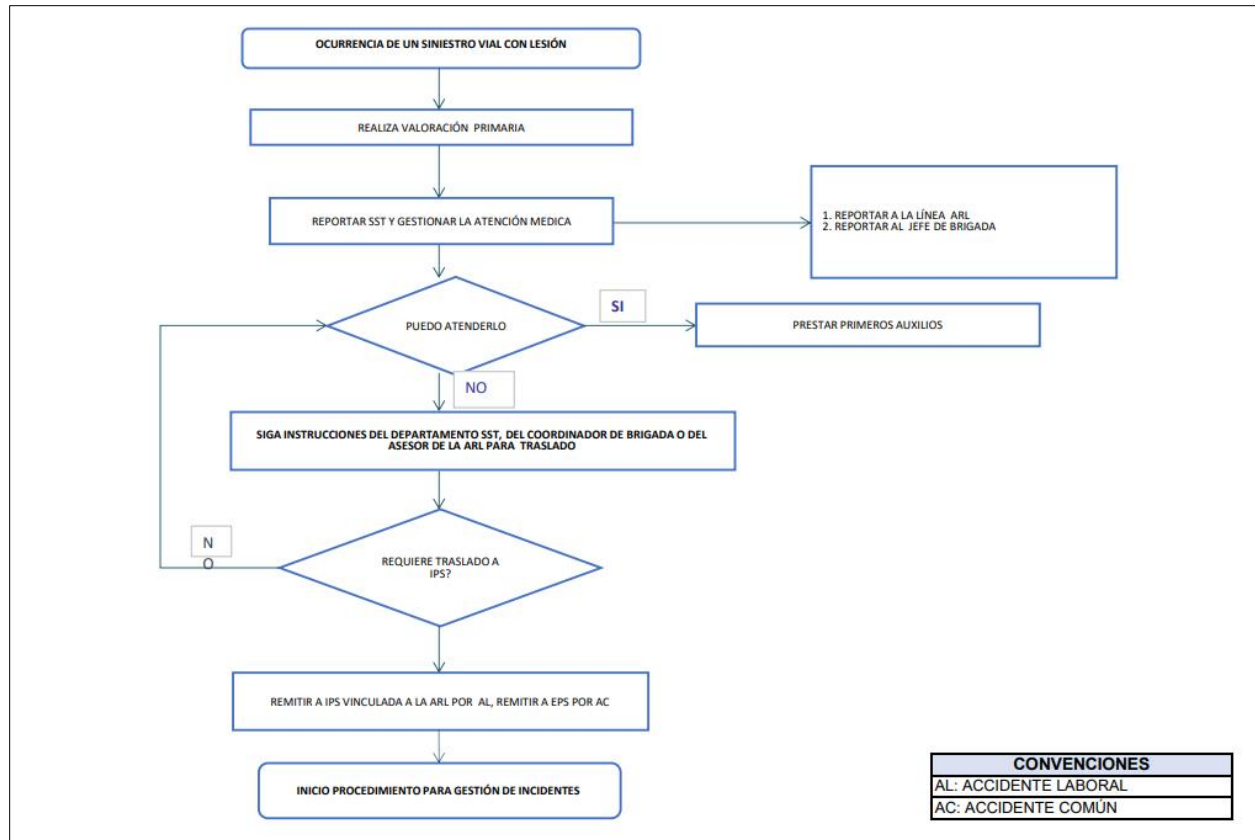
El Plan Anual de formación debe incluir la capacitación de todos los colaboradores de la organización, en el plan de trabajo se encuentra implementado las capacitaciones que deben estar ligados con el PESV.

Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

La atención integral a víctimas en las vías permite mitigar los efectos. Para ello, la organización ha establecido un protocolo para la Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales al igual que poder realizar de simulacros para su validación y como mínimo una (1) vez al año.

En TRANSTOUR ROMA SAS se estableció un protocolo de atención de accidentes de tránsito mediante el Plan de Emergencias Viales, en el cual se relaciona el paso a seguir en caso de cualquier emergencia vehicular.

Ilustración 1. Protocolo de emergencias



Paso 14. Vías seguras administradas por la organización

La Empresa de Transporte Especial TRANSTOUR ROMA SAS, no tiene a cargo, ni administra, ni controla alguna vía pública o privada.

En la actualidad, la sede donde se encuentra ubicada funciona en calidad de Arrendamiento, de presentarse algún inconveniente en los accesos vehiculares, tanto de ingreso o salida, se remitirá la novedad al arrendador. Con lo anterior, no es procedente el diseño del protocolo.

Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales

Este paso se enfoca en optimizar y asegurar todos los viajes que realicen nuestros trabajadores y contratistas con fines laborales, ya sea en vehículos de la empresa, propios o en

transporte público. La meta es minimizar los riesgos inherentes a los desplazamientos y garantizar la llegada segura a destino.

Paso 16. Inspección de vehículos y equipos

La empresa TRANTOUR ROMA SAS, definió un mecanismo de Inspección Preoperacional diaria de los vehículos, que realizan desplazamientos laborales al servicio de la Organización, de acuerdo con lo establecido en la Resolución número 20223040040595 del 12 de julio de 2022 del Ministerio de Transporte. De igual forma se le realiza seguimientos posteriores al final de cada recorrido.

Ver completo en.

Anexo 12 Paso 16 PESV

Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

La empresa lleva a cabo la verificación y el control de la totalidad de los vehículos empleados en los desplazamientos necesarios para el desarrollo de sus actividades de transporte. Con el fin de garantizar la seguridad vial y la continuidad operativa, se realizan mantenimientos preventivos cada vez que los vehículos alcanzan el kilometraje recomendado por el fabricante.

Adicionalmente, cada vehículo cuenta con una hoja de vida en la cual se registra de manera detallada el historial técnico del vehículo, incluyendo los mantenimientos efectuados y las revisiones realizadas. Este procedimiento no solo asegura el cumplimiento de las recomendaciones establecidas, sino que también permite un control riguroso del estado mecánico de la flota, facilitando la toma de decisiones para su adecuada gestión y optimización en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Fase 3. Seguimiento por la Organización

Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV

La empresa para la medición de los indicadores tomara como fuente de información, la lista de asistencia de capacitaciones, inspecciones preoperacionales, reportes de accidentes de tránsito, y el cumplimiento de las actividades programadas en el plan de trabajo.

Ilustración 2. Indicadores de autogestión PESV

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN	META	PERIODO DE MEDICIÓN
Tasa de accidentalidad Vehicular	N° mero de accidentes de tránsito reportados/ N° mero de personas expuestas al riesgo de tránsito * 100	Reportes de accidentes en la ARL por Accidente de Tránsito, Matriz de Peligros para identificar n° mero de expuestos y consolidado del Personal en el semestre	5%	Semestral
% de Afectación	(N° de Conductores Lesionados con Accidente Tránsito/ Total de Accidentes de tránsito en el periodo)*100	Base de Datos de los conductores y Reporte de accidentes en la ARL por AT de Tránsito	5%	Semestral
	(N° de días de incapacidad con Accidente Tránsito/Total de Accidentes de tránsito en el periodo)*100	Ausentismo relacionado con Accidente de Tránsito, según incapacidades y accidentes reportados	5%	Semestral
	(Total de Accidentes de tránsito / N° de días de vehículos no disponibles en el periodo)*100	Tarjeta de Operación, Minuta de Disponibilidad, Accidentes reportados	5%	Semestral
Impacto Económico de los Incidentes de Tránsito	Costos directos + Costos Indirecto	Afectación de las Pólizas, pago de deducibles, gastos médicos, gastos de transporte y gastos en la operación, etc.	5%	Semestral

Paso 22. Auditoría anual

La empresa realizará una auditoria de forma anual a la ejecución de las actividades del PESV, donde se generarán las recomendaciones e informe pertinente, para tomar las medidas de acciones correctivas, a que den lugar, y así asegurar el cumplimiento, fortalecimiento y la mejora en la ejecución del PESV.

Objetivo

Establecer la metodología para la realización de Auditorías Internas, con el fin de evaluar el cumplimiento y eficacia del PESV en empresa Transtour Roma SAS.

Alcance

El alcance de la auditoria incluye la verificación del cumplimiento de las acciones y medidas adoptadas de la resolución 20223040040595 de 2022.

Responsable

El encargado de PESV es responsable de elaborar este procedimiento.

El representante legal es responsable de revisar y aprobar este procedimiento, que incluye la asignación del Auditor Líder.

Etapas de las auditorias

Inicio

Se enfoca hacia la planificación del programa de auditorías teniendo en cuenta el estado e importancia de los procesos a auditar y los resultados de Auditorias previas, además se elige el Equipo auditor teniendo en cuenta el perfil establecido, y sin responsabilidades directas en el área a auditar. Los auditores pueden ser externos y deben ser previamente calificados.

Preparación

Esta etapa el equipo auditor se prepara para realizar la auditoria realizando los siguientes pasos:

Revisión de documentos: se realiza con el propósito de entender y tener una globalidad de lo que se va auditar.

Elaboración del Plan de Auditoria: se realiza con el fin de suministrar la siguiente información al auditado: Objetivo, alcance, criterio(s), equipo auditor, auditados, documentos a auditar y observaciones, dejando registro en el Formato Plan de Auditorias, el cual es llevado al auditado para su información.

Ejecución

Se realiza de la siguiente manera:

Reunión de apertura: Se realiza con el propósito de crear un ambiente de confianza con el auditado, realizando la presentación del auditor líder, equipo auditor, confirmación de los enlaces de comunicación y el plan de auditoría.

Recolección de evidencias: Se realiza por medio de las diferentes fuentes de información: registros, medición, condiciones de operación y almacenamiento, equipos en funcionamiento, estadísticas, observación directa; teniendo en cuenta que sean hechos pertinentes y verificables con respecto a los criterios de auditoría.

Entrevista: Este paso se puede realizar de manera paralela con la recolección de evidencias.

Generación de hallazgos: Cuando se encuentra una no conformidad u observación, se tiene en cuenta que sea un hecho verificable, cuando ha ocurrido (Trazable: cuantos, cuales, fechas) y donde ocurrió. El auditor redacta los hallazgos, luego se reúne el equipo auditor para revisar los hallazgos encontrados y determinar cuáles son No conformidades y cuales Observaciones. Este informe se presenta al auditado, para que tome las acciones necesarias según procedimiento de Acciones correctivas y/o Preventivas.

Reunión de cierre: Se realiza con el propósito de presentar a los auditados los resultados de auditoría verbalmente.

Informe

Una vez finalizada la auditoría el grupo auditor redacta el informe de auditoría el cual contiene:

Plan de auditoría.

Breve resumen de la auditoría.

Observaciones.

No conformidades

El Área auditada con los resultados de la auditoría, debe establecer las causas de las no conformidades detectadas y establecer los planes de acción para solucionarlas y fechas, los cuales deben ser oportunos y sin demoras injustificadas

Seguimiento a las acciones tomadas

Una vez el área auditada haya tomado las acciones correctivas solicitadas, el grupo auditor realiza el seguimiento para determinar si son efectivas y solucionan la no conformidad detectada. En caso de no poder cerrar alguna de las no conformidades, el líder de Área auditada debe tomar otras acciones y nuevamente realizar un plan de acción. La auditoría se cierra cuando las no conformidades sean cerradas en su totalidad.

Fase 4. Mejora Continua del PESV

Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

Con el propósito de asegurar la mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Transtour Roma SAS, este se ha articulado con el procedimiento que se lleva a cabo en relación con las acciones correctivas y preventivas detectadas del SG SST de acuerdo con el Decreto 1072 de 2015.

Con base en las actividades planteadas en los diferentes pasos del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, se espera que, una vez implementado, la empresa logre reducir sus índices de accidentalidad asociados a la operación vial.

En particular, mediante la ejecución de las acciones contempladas en el paso 9, se llevará a cabo la revisión de los reportes de indicadores de gestión y de autogestión, así como el análisis de los hallazgos identificados durante las auditorías internas. A partir de esta evaluación, se

determinará la pertinencia de implementar nuevas actividades o de fortalecer las ya existentes, con el propósito de optimizar los resultados del plan y garantizar su mejora continua.

Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación

Para dar cumplimiento a este paso, Transtour Roma SAS dispone de mecanismos de comunicación y participación descrito en el formato anexo con la finalidad de:

Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la entidad.

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 empresa la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación 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 de tránsito.

5. Cronograma

En esta fase crucial, se procederá con la definición de un cronograma detallado que guiará la implementación de cada etapa del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Este

instrumento de planificación no solo establecerá los plazos específicos para la ejecución de cada actividad.

Ilustración 3. Cronograma de la propuesta

6. Presupuesto

. La definición de un presupuesto detallado es fundamental para la correcta implementación de la propuesta del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Este apartado contempla la asignación de recursos necesarios para cada una de las actividades y fases del plan.

Tabla 12. Presupuesto de la propuesta

Presupuesto para la ejecución de la propuesta			
Cantidad	Concepto	Valor Unitario	Valor Total
2	Resma tamaño carta	\$ 25.000	\$ 50.000
100	Impresiones /fotocopias	\$ 300	\$ 30.000
6	Carpeta, etiquetas	\$6500	\$39.000
1	Memoria USB	\$ 40.000	\$ 40.000
3	Lapiceros negros	\$ 2.000	\$ 6.000
4	Transporte	\$ 70.000	\$ 280.000
1	Internet, llamadas	\$250.000	\$ 250.000
	Gastos varios	\$ 100.000	\$ 100.000
TOTAL			\$ 795.000

7. Conclusiones

El desarrollo del presente trabajo permitió diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de TRANSTOUR ROMA S.A.S, en cumplimiento con los lineamientos de la

Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte. Este proceso representó una oportunidad para analizar la situación actual de la empresa frente a sus prácticas de seguridad vial, identificar riesgos y establecer acciones orientadas a la prevención de accidentes y al fortalecimiento de una cultura organizacional en torno a la movilidad segura.

En primer lugar, el diagnóstico realizado evidenció el grado de conformidad de la empresa frente a la normatividad, encontrando fortalezas en la gestión preventiva, pero también brechas relacionadas con la documentación de procesos, la gestión de riesgos y la implementación de estrategias de control. Dichos hallazgos sirvieron como insumo fundamental para orientar el diseño del PESV de manera ajustada a la realidad operativa de la organización.

Posteriormente, la elaboración del plan permitió estructurar procedimientos, políticas y lineamientos que no solo cumplen con la normativa vigente, sino que también aportan al desarrollo de prácticas seguras dentro de la operación de la compañía. De esta manera, el PESV se consolidó como una herramienta estratégica que contribuye a minimizar riesgos viales, proteger la integridad de trabajadores, usuarios y terceros, y fomentar la responsabilidad empresarial frente a la seguridad vial.

Finalmente, la formulación del plan de implementación constituyó un aporte esencial, ya que definió responsables, recursos y acciones concretas para garantizar la puesta en marcha del PESV. La incorporación de indicadores de desempeño asegura la posibilidad de medir la efectividad de las estrategias planteadas, permitiendo a la empresa mantener un proceso de evaluación y mejora continua.

En síntesis, la consultoría realizada no solo logró dar cumplimiento a los objetivos planteados, sino que también aportó un marco metodológico y práctico que fortalece la gestión de TRANSTOUR ROMA S.A.S en materia de seguridad vial. Con ello, la organización no solo se alinea a las exigencias legales, sino que también contribuye de manera significativa a la reducción de la siniestralidad, al bienestar de sus trabajadores y al desarrollo sostenible del sector transporte en la región.

8. Recomendaciones

Implementación progresiva del PESV. Adoptar un cronograma realista de implementación que permita a la empresa integrar las estrategias propuestas de manera gradual, asegurando la disponibilidad de recursos y el compromiso de todas las áreas.

Capacitación continua del personal. Desarrollar programas de formación periódicos para conductores, personal operativo y administrativo, orientados al fortalecimiento de competencias en seguridad vial, prevención de riesgos y cumplimiento normativo.

Monitoreo mediante indicadores de gestión. Utilizar los indicadores definidos en el PESV para realizar evaluaciones periódicas que permitan identificar avances, dificultades y oportunidades de mejora en la ejecución del plan.

Fortalecimiento de la cultura organizacional. Promover campañas internas de sensibilización que motiven la adopción de conductas seguras y fomenten el compromiso de todo el personal con la reducción de la siniestralidad vial.

Articulación con actores externos. Establecer alianzas con entidades gubernamentales, proveedores y clientes para fortalecer las estrategias de seguridad vial, integrando la gestión empresarial con políticas públicas y prácticas del sector transporte.

Revisión y actualización del PESV. Evaluar periódicamente la pertinencia del PESV frente a cambios normativos, tecnológicos y operativos, con el fin de mantenerlo vigente y ajustado a las necesidades de la empresa.

Referencias

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2025, julio 25). Accidente de tránsito. ANSV.
<https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/accidente-de-transito>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2025, julio 25). Seguridad vial. ANSV.
<http://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/seguridad-vial>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2020, septiembre 1). Planes estratégicos de seguridad vial - PESV. <https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/preguntas/1-que-es-el-plan-estrategico-de-seguridad-vial-pesv>
- Bonilla, E. P. J. L. (s. f.). Evolución de la normatividad. Edu.co.
<https://repository.unimilitar.edu.co/server/api/core/bitstreams/8341aa5f-87a9-4990-b643-e73048917cab/content>
- Congreso de Colombia. (2012, julio 11). Ley 1562 de 2012. Función Pública.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=48365>
- Congreso de la República de Colombia. (2002). Ley 769 de 2002. SUIN. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1826223>
- Congreso de la República de Colombia. (2010). Ley 1383 de 2010. SUIN. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1678441>
- Congreso de la República de Colombia. (2011). Ley 1503 de 2011. SUIN. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1682377>
- Congreso de la República de Colombia. (2012). Ley 1523 de 2012. Función Pública.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=47141>
- Congreso de la República de Colombia. (2012). Ley 1548 de 2012. Función Pública.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=48240>

Congreso de la República de Colombia. (2012). Ley 1562 de 2012. Alcaldía Mayor de Bogotá.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=48365>

Congreso de la República de Colombia. (2013). Ley 1702 de 2013. Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Congreso de la República de Colombia. (2020). Ley 2050 de 2020. Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=139130>

Decreto 1072 de 2015. (2015). Decreto único reglamentario del sector trabajo. Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=72173>

Decreto 1079 de 2015. (2015). Decreto único reglamentario del sector transporte. Función

Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889>

Decreto 1252 de 2021. (2021). Gestor normativo. Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=172386>

Decreto 2106 de 2019. (2019). Gestor normativo. Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=103352>

Decreto 2851 de 2013. (2013). Gestor normativo. Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>

Federales, C. y P. (s. f.). Seguridad vial: Origen y evolución. Gob.mx.

<https://www.gob.mx/capufe/articulos/seguridad-vial-origen-y-evolucion>

Glosario. (s. f.). ARL SURA. <https://www.arlsura.com/index.php/glosario-arl>

Glosario. (2021, noviembre 10). Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

<https://observatoriovial.fonat.gob.sv/glosario/>

González Rodríguez, A. M., & Gómez Trujillo, G. A. (s. f.). Diseño del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Transporte Logístico C&G S.A.S. Universidad ECCI.

<https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/475/Trabajo%20de%20grado.pdf>

Isotools. (s. f.). Norma ISO 39001. <https://www.iso-39001.es/>

Mintransporte. (2021). Mintransporte establece nueva norma para que empresas actualicen los planes estratégicos de seguridad vial.

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10363/mintransporte-establece-nueva-norma-para-que-empresas-actualicen-los-planes-estrategicos-de-seguridad-vial/>

Mintransporte. (2024, febrero 7). Fenómeno de la siniestralidad vial en Colombia.

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11585/en-2023-se-contuvo-el-fenomeno-de-la-siniestralidad-vial-en-colombia/>

Norma internacional ISO 45001. (2018). Unidad de Víctimas.

<http://unidadvictimas.gov.co/sites/default/files/documentosbiblioteca/iso-45001-norma-internacional.pdf>

Resolución 40595 de 2022. (2022, julio 12). SafetYA.

<https://safetya.co/normatividad/resolucion-40595-de-2022/>

Salazar Sanabria, S. Y., Mónoga González, D. P., & Pérez González, C. (2022). Propuesta de diseño de plan estratégico de seguridad vial para la empresa Consultoría y Servicios Ambientales CIAN SAS. Universidad ECCI.

Tangarife Osorio, V., Trejos Plaza, M. A., & Cardona Campo, L. L. (2022). Diseño del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Posada Díaz Distribuciones S.A.S. de Cali. Universidad ECCI.

¿Qué es un actor vial? (s. f.). Red Empresarial Movilidad Bogotá.

<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/?q=content/%C2%BFqu%C3%A9-es-un-actor-vial>