

**Actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Confort Express
S.A.S. de Acuerdo con la Resolución 20223040040595 de 2022**

**Angie Karilin Ovalle Rodríguez, Paula Andrea Márquez
Torres y Sergio Andrés Merchán González.**

Trabajo de grado para optar el título de Especialista en seguridad y salud en el trabajo

Director

Jairo Enrique Pérez Martínez

Especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingenierías y Arquitectura

Especialización Seguridad y Salud en el Trabajo

2024

Contenido

Introducción	16
1. Identificación de la Empresa donde se Desarrolló la Consultoría	18
2. Actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Confort Express S.A.S. de Acuerdo con la Resolución 20223040040595 de 2022.....	19
2.1. Problema identificado para el proceso de consultoría	19
2.2. Justificación	20
2.3. Objetivos	21
2.3.1. Objetivo general.....	21
2.3.2. Objetivos específicos	21
3. Marco referencial	22
3.1. Marco teórico	22
3.1.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	24
3.2. Marco conceptual.....	25
3.3. Marco legal	27
3.4. Marco normativo.....	29
3.5. Estado del arte.....	32
3.5.1. Nacionales.....	32
3.5.2. Internacionales	36
4. Diseño metodológico	38

4.1.	Universo de Confort Express	40
4.1.1.	Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	42
4.1.2.	Procedimiento	43
4.1.3.	Recolección de la información.....	44
4.1.4.	Sistematización de la información	44
4.2.	Fase I: Diagnóstico	45
4.1.5.	Equipo de trabajo	45
4.1.6.	Diagnóstico	53
4.2.	Fase II: Planeación estratégica.....	58
	Análisis de contexto interno y externo	59
4.2.1.	Identificación y seguimiento de necesidades y expectativas de las partes interesadas 61	
4.2.2.	Objetivos del plan de seguridad vial	63
4.3.	Fase III: Ejecución	65
4.3.1.	Alcance del plan de seguridad vial	65
4.3.2.	Participantes del plan estratégico de seguridad vial	66
4.3.3.	Divulgación de la política de seguridad vial.....	68
4.3.4.	Caracterización, evaluación y control del riesgo	69
4.3.5.	Objetivos y metas PESV	82
4.3.6.	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	86

4.3.7.	Mecanismos de contratación de los vehículos	102
4.3.8.	Mecanismos de contratación de los conductores	104
4.3.9.	Auditoria	104
4.3.10.	Procedimiento de selección personal y conductores.....	104
4.3.11.	Capacitación en seguridad vial	108
4.3.12.	Control de documentación de los conductores	110
4.3.13.	Control	111
4.3.14.	Vehículos seguros	112
4.3.15.	Infraestructura física	120
4.3.16.	Atención a víctimas.....	123
4.3.17.	Recursos que establece la empresa para la ejecución del plan estratégico de seguridad vial.	126
5.	Cronograma	127
6.	Presupuesto	128
7.	Resultados.....	129
8.	Conclusión	132
9.	Recomendación.....	133
	Apéndices.....	135
	Apéndice A. Matriz de identificación, valoración y controles de riesgos viales general.	135
	Apéndice B. Matriz de identificación, valoración y controles de riesgos viales específica. ..	136

Anexos	138
Referencias.....	162

Lista de tablas

Tabla 1. <i>Identificación de la empresa</i>	18
Tabla 2. <i>Marco Normativo Aplicable</i>	29
Tabla 3. <i>Roles y responsabilidades del líder</i>	47
Tabla 4. <i>Roles y responsabilidades del comité de seguridad vial</i>	48
Tabla 5. <i>Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo</i>	50
Tabla 6. <i>Incidentes de tránsito últimos 5 años</i>	54
Tabla 7. <i>Accidentes de tránsito últimos 5 años</i>	54
Tabla 8. <i>Sedes y servicios que presta la organización</i>	55
Tabla 9. <i>capacidad transportadora</i>	56
Tabla 10. <i>Integrantes de la empresa con vehículo</i>	56
Tabla 11. <i>Grupo que integra la empresa</i>	57
Tabla 12. <i>Horario de los colaboradores</i>	57
Tabla 13. <i>Matriz de impacto</i>	61
Tabla 14. <i>Matriz de relación Poder vs Interés</i>	62
Tabla 15. <i>Partes interesadas</i>	62
Tabla 16. <i>factores de la seguridad vial del sistema seguro</i>	72
Tabla 17. <i>Valoración nivel de exposición</i>	74
Tabla 18. <i>Valoración de la probabilidad vs los controles</i>	74

Tabla 19. <i>Valoración del nivel del riesgo</i>	75
Tabla 20. <i>Mapa de calor de nivel del riesgo</i>	75
Tabla 21. <i>Priorización de desplazamientos laborales</i>	78
Tabla 22. <i>Priorización de conducción de motocicletas</i>	78
Tabla 23. <i>Priorización de conducción de vehículos</i>	79
Tabla 21. <i>Objetivos y Metas PESV</i>	83
Tabla 22. <i>Código de tránsito- Límites de Velocidad</i>	86
Tabla 23. <i>Actividades contempladas en el programa</i>	89
Tabla 24. <i>Persona alerta VS Persona Fatigada</i>	91
Tabla 25. <i>Programa de seguridad vial- Prevención de la fatiga</i>	93
Tabla 26. <i>Factores de distracción</i>	94
Tabla 27. <i>Tipos de distracciones</i>	94
Tabla 28. <i>Distractores más frecuentes</i>	95
Tabla 29. <i>Programa de seguridad vial- Prevención de la distracción</i>	96
Tabla 30. <i>Grados de alcoholemia</i>	98
Tabla 31. <i>Programa de prevención al consumo de alcohol y sustancias psicoactivas</i>	100
Tabla 32. <i>Programa de Protección de Actores Viales Vulnerables</i>	101
Tabla 33. <i>Requisitos mínimos para esporádicos</i>	105
Tabla 34. <i>Requisitos mínimos de los vehículos</i>	113
Tabla 35. <i>Preoperacional del Vehículo</i>	119
Tabla 36. <i>Cronograma de la Propuesta</i>	127
Tabla 37. <i>Presupuesto de la propuesta</i>	128

Lista de figuras

- Figura 1.** *Diseño metodológico para elaboración del PESV de la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S.* ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 2** *Conformación de Equipo de trabajo* ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 3.** *Política de seguridad vial de CONFORT EXPRESS S.A.S.*¡Error! Marcador no definido.
- Figura 4** *Diagnóstico* ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 5** *Incidentes de tránsito últimos 5 años*..... ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 6** *Accidentes de tránsito últimos 5 años* ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 7.** *Planeación estratégica* ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 8.** *Principios de movilidad segura*..... ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 9.** *Áreas de acción para consolidar el enfoque de Sistema Seguro en Colombia*..... ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 10.** *Despliegue de actividades para la elaboración del PESV*¡Error! Marcador no definido.
- Figura 11.** *Acta de reunión, conformación del líder* ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 12** *Acta de conformación del comité de seguridad vial*..... **68**
- Figura 13** *Divulgación Política vial*..... ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 14.** *metodología Bow-tie*..... ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 15.** *Política de regulación de la velocidad* ¡Error! Marcador no definido.
- Figura 16.** *Política de regulación de horas de conducción y descanso*¡Error! Marcador no definido.

Figura 17. *Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce* ¡Error!

Marcador no definido.

Figura 18. *Política de prevención al consumo de alcohol y sustancias psicoactivas* ¡Error!

Marcador no definido.

Figura 19. *P.O.N en caso de fallas mecánicas del vehículo* ¡Error! Marcador no definido.

Figura 20. *P.O.N en caso de fallas por inspección bimestral* ¡Error! Marcador no definido.

Lista de apéndices

Apéndice A. *Matriz de identificación, valoración y controles de riesgos viales general.* 135

Apéndice B. *Matriz de identificación, valoración y controles de riesgos viales específica.*..... 136

Lista de Anexos

Anexo A. Resolución habilitación 062 02 Octubre 2017 138

Anexo B. RNT Agencia Operadora 2023 139

Anexo C. RNT Transporte Especial de Pasajeros 2023 140

Anexo D. Cámara de Comercio 2022 141

Anexo E. 4. Anexo 4. Certificados Normas 2022..... 142

Anexo F. Certificado Capacidad Transportadora Confort..... 143

Anexo G. Resolución Capacidad Transportadora Confort 144

Anexo H. Permiso Horas Extras - Resolución 1232 30-09-2021 145

Anexo I. GT-F-06 Plan de Rodamiento 146

Anexo J. Contrato De Trabajo Por Obra O Labor - Conductor 147

Anexo K. Contrato De Trabajo Término Fijo 3 Meses - Conductor Servicio Especial 148

Anexo L. GSV-O-05 Instructivo Factores De Desempeño	149
Anexo M. Directrices Alta Direccion	150
Anexo N. Conformacion Comite SV-PESV	151
Anexo O. GH-M-03 Roles Responsabilidades - Autoridades Y Rendición De Cuentas	152
Anexo P. GSV-F-15 Encuesta Diagnostico PESV	153
Anexo Q. Tabulación y Graficas Encuesta Diagnostico PESV	154
Anexo R. GI-P-05 Procedimiento de Auditorías Internas	155
Anexo S. GH-P-01 Procedimiento De Selección, Contratación Y Evaluación Del Personal	156
Anexo T. GI-F-14 Profesiograma	157
Anexo U. Convenio-Contrato IPS Ocupasalud	158
Anexo V. EV-FT-04 Evaluación Practica Alumnos B1 C1 C2 C3	159
Anexo W. GH-P-04 Competencia, formacion y toma de conciencia	160
Anexo X. Plan de Capacitaciones Seguridad Vial.....	161

¡Error! Marcador no definido.

Resumen

El presente documento tiene como objetivo la actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Dicha actualización para la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S. que cuenta con una flota de vehículos motorizados o no motorizados propios y contratistas superior a diez (10) unidades, de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019. La empresa CONFORT EXPRESS S.A.S. al momento de la realización del proyecto de consultoría se encuentra con un PESV según la ley 1503 de 2011, el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 1565 de 2014 por lo cual se busca actualizar el formato basado en la resolución 40595 de 2022 con condiciones básicas e indispensables para el funcionamiento y desarrollo de las actividades contenidas en el PESV, a fin de promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, prevenir riesgos viales y reducir muertes y/o mitigar el impacto de las lesiones o daños derivados de los accidentes de tránsito. En esta metodología se tiene base fundamental el Ciclo PHVA (Planificar-Hacer-Verificar-Actuar) el cual también fue utilizado para la implementación del SG-SST y así mismo se adecúa a lo establecido en los pasos estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV). Dichos pasos en el nivel avanzado.

Palabras Claves: Siniestros viales, actor vial, peatón, pasajero, conductor, ciclo PHVA, accidente de tránsito, seguridad vial.

Abstract

The purpose of this document is to update the Strategic Road Safety Plan (PESV). Such update for the company CONFORT EXPRESS S.A.S. which has a fleet of motorized or non-motorized own vehicles and contractors over ten (10) units, in accordance with the provisions of Article 110 of Decree Law 2106 of 2019. The company CONFORT EXPRESS S.A.S. at the time of the consultancy project is with a PESV according to Law 1503 of 2011, Decree 1079 of 2015 and Resolution 1565 of 2014 for which it seeks to update the format based on Resolution 40595 of 2022 with basic and indispensable conditions for the operation and development of the activities contained in the PESV, in order to promote the formation of habits, behaviors and safe behaviors on the road, prevent road risks and reduce deaths and/or mitigate the impact of injuries or damages resulting from traffic accidents. This methodology is based on the PHVA Cycle (Plan-Do-Check-Act), which was also used for the implementation of the OSHMS and is also in line with the strategic steps of the National Road Safety Plan (PNSV). These steps are at the advanced level.

Key words: Road accidents, road actor, pedestrian, passenger, driver, PHVA cycle, traffic accident, road safety.

Glosario

Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Así como el que se produzca durante la ejecución de una labor bajo la autoridad del empleador, aunque esta se desarrolle fuera del lugar y horas de trabajo, e igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador (ASNV, 2021).

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

Amenaza: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado (ASNV, 2021).

ARL: La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral (ASNV, 2021).

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).

Empresa: La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales (ASNV, 2021).

Entidad: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc., tomada como persona jurídica (ASNV, 2021).

Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento (ASNV, 2021).

HSEQ: Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos (ASNV, 2021).

Organización: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines (ASNV, 2021).

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).

Peatón: Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades (ASNV, 2021).

Plan estratégico de seguridad vial: Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito (ASNV, 2021).

Riesgo: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible (ASNV, 2021).

Seguridad activa: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito (ASNV, 2021).

Seguridad pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo (ASNV, 2021).

Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (ASNV, 2021).

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso (ASNV, 2021).

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

Vehículo no automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor (ASNV, 2021).

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).

Visión: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos (ASNV, 2021).

Vulnerabilidad: Es el grado de pérdida que sufre un elemento o grupos de elementos como resultado de la ocurrencia del suceso desastroso en función de la magnitud del mismo y del tipo de elemento bajo riesgo. Puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse (ASNV, 2021).

Introducción

Desde la aparición del automóvil en el siglo XIX y su masiva generalización, se han producido una serie de transformaciones sociales y personales que han dado lugar a un cambio en la vida contemporánea. De hecho, se puede afirmar que la motorización ha creado en los países una verdadera convulsión física, psíquica, ecológica, económica y cultural, habiendo servido los vehículos para estimular la creación de múltiples infraestructuras, e incluso para transformar los procesos sociales y las comunicaciones.

A pesar de ello, paralelamente se ha producido una serie de efectos adversos como la contaminación ambiental, el deterioro de los medios urbanísticos, el ruido y lo que es más importante, los efectos sobre seguridad y el aumento de accidentes y de sus consecuencias en términos de víctimas, incapacidades, invalidez y de costos asistenciales y económicos en general, lo cual menoscaba la economía de los países y la calidad de vida de las personas.

Los accidentes de tránsito perjudican el progreso de las empresas y del país al matar o herir a las personas económicamente activas, al afectar a los más vulnerables (peatones, ancianos, ciclistas, motociclistas) y, según se pronostica al hacer más daño con las muertes o incapacidades que producen, las amenazas a la salud que actualmente reciben asistencia prioritaria.

Los accidentes de tránsito representan un gran número de fatalidades en todo el mundo, en Colombia son la segunda causa de muerte violenta que se presenta, CONFORT EXPRESS S.A.S. en su condición de empresa que presta servicios transporte terrestre Especial de pasajeros quiere velar por la integridad de las personas (usuarios, empleados y particulares), asegurándose de la competencia de sus conductores, así como el correcto y continuo mantenimiento preventivo para cada uno de sus vehículos, asegurando una infraestructura adecuada y una eficaz atención a víctimas.

En la actualidad CONFORT EXPRESS S.A.S. tiene un cumplimiento del 100% de los requisitos establecidos en la resolución 1565 de 2014, pero a partir del 2 de julio de 2022 entró en vigencia la nueva resolución 40595 por lo cual se hace necesario que la empresa inicie su actualización para darle cumplimiento a la normatividad legal vigente, de acuerdo al tiempo establecido que será de un año a partir del inicio de la vigencia.

1. Identificación de la Empresa donde se Desarrolló la Consultoría

Confort Express s.a.s. es una empresa prestadora del servicio de transporte especial de pasajeros y turismo, orientada a estudiantes, empleados, turistas y particulares.

En la siguiente tabla se presentan algunas características de la Empresa Confort Express S.A.S.

Tabla 1. *Identificación de la empresa*

Razón Social	CONFORT EXPRESS SAS
Nombre del Representante Legal	JOSE OMAR NIÑO
NIT	804011303-0
Ciudad	Girón, Santander
Dirección	Calle 59 # 15-50 Segundo Piso Autopista Bucaramanga a Girón km.6 Barrio La esmeralda "INSERCOL"
Teléfono	6159923
Sucursales o Agencias	No Aplica
Nombre de la ARL	Colmena
Clase de Riesgo asignado por la ARL	IV
Código de la Actividad Económica CIIU	4921
Actividad Económica	Servicio de transporte público terrestre automotor especial
Habilitación Ministerio	Resolución 062 de 2 de octubre de 2017
Matricula Cámara De Comercio	05-088399-16
Fecha Resolución	29/05/2001
Parque Automotor Utilizada	26 Buses -15 Busetas – 37 Microbuses- 8 Camionetas -1 Campero
Vehículo de Personal en Misión	3 Motos – 3 Carros

Nota: Tomado y Adaptado por los Autores (2023) a partir de los datos generales de la empresa de acuerdo con el sector económico del Plan Estratégico de Seguridad Vial Confort Express S.A.S. (versión anterior), p. 15.

2. Actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Confort Express S.A.S. de Acuerdo con la Resolución 20223040040595 de 2022

2.1. Problema identificado para el proceso de consultoría

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren alrededor 1,3 millones de personas por accidentes de tránsito en carreteras (o bien sea, más de dos personas por minuto), y frecuentemente la mayoría de las muertes por este tipo de accidentalidad ocurren en países en vía al desarrollo, llegando incluso superar hasta el 90% de los casos. (CEPAL, 2005).

Por ello, el mayor de los desafíos que tiene los países de América Latina y el Caribe es en materia de seguridad vial y la sostenibilidad en el transporte, con la finalidad de reducir hasta en un 50% los índices de mortalidad vial para un escenario futuro proyectado al año 2030. Por otra parte, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) presenta compromisos (ítems 3 y 11) en torno a la mejoría del transporte seguro y sostenible y reducir a la mitad el número de víctimas por accidentes de tráfico en todo el mundo, fueron establecidos por la Organización de las Naciones Unidas. (CEPAL, 2005).

Conforme a lo presentado y según los reportes practicados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses procesados por el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en el transcurso del presente año (registro hasta el 08 de septiembre) en Colombia se han registrado 5838 víctimas fatales en accidentes de tránsito y vial, de las cuales el 82% son hombres. Además, en comparación con el certamen del año anterior, hasta la fecha presentada los accidentes de tránsito y viales registrados son 1,13 veces mayores. (ANSV, 2022).

En la actualidad, la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S., quien presta servicios de turismo empresarial y escolar no ha presentado accidentalidad, sin embargo, a lo largo de los

últimos tres años se han registrado dos accidentes graves y uno leve (sin lesiones al trabajador y con daño a la propiedad).

Debido a que en la Resolución número 20203040007495 de 2020 pretende adoptar a los requisitos establecidos en la resolución 20223040040595 del 21 de julio de 2022, la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S. en sus compromisos de seguridad vial y en el marco de la reducción de los riesgos en el tránsito pretende adoptar los requisitos establecidos en la resolución 20223040040595 del 21 de julio de 2022 que define la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) expedida por el Ministerio de Transporte. (MINTRANSPORTE, 2022).

2.2. Justificación

El balance de siniestralidad vial del certamen 2021 realizado por el Observatorio de la ANSV, Colombia finalizó con un registro de 7270 personas fallecidas en accidentes de tránsito y vial. De esta cifra, aproximadamente el 59% de siniestros mortales corresponden a motociclistas, el 12% son usuarios de vehículos y el 6% fueron usuarios de bicicletas. En este punto, vale la pena precisar que una de las principales causas de la accidentalidad vial en Colombia, son referentes al irrespeto a las señales de tránsito y la conducción bajo los efectos del alcohol. (ANSV, 2022).

Es por esto por lo que el Gobierno Nacional aprueba la actualización de la Resolución número 20203040007495 de 2020 a la resolución 20223040040595 del 21 de julio de 2022 del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2030 y designa como Estrategia Nacional el análisis y gestión de los factores que facilitan la conformación de escenarios de riesgo, así como aborda en materia la gobernanza y la gestión de conocimiento para las necesidades y requerimientos que tiene el país para avanzar en la adopción del enfoque de un sistema seguro como objetivo para

disminuir los siniestros viales. Ante la dificultad de alcanzar las metas establecidas en años anteriores, se requiere que se adopte un PESV orientado a la protección del ser humano y reconocimiento de su vulnerabilidad, pero teniendo siempre presente que los siniestros viales son evitables, como también se requiere que se realice una actualización conforme a la nueva normatividad en materia de seguridad vial como lo es la resolución 40595 de 2012. De acuerdo con esto el diseño de PESV será la fase 1. Planificación, ya que estará articulado con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y por ende seguirá el ciclo de la mejora continua. Además de darle cumplimiento a la normatividad le gal vigente y buscar una disminución de los siniestros viales ya que para el año 2021 el factor de riesgo que más ocasionó accidentes de trabajo en la empresa, fueron los accidentes de tránsito.

2.3 Objetivos

2.3.1 *Objetivo general*

Actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Confort Express S.A.S. de Acuerdo con la Resolución 20223040040595 de 2022.

2.3.2 *Objetivos específicos*

Realizar el diagnóstico de los aspectos técnicos, legales y jurídicos del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Confort Express S.A.S.

Evaluar los riesgos de tránsito y viales mediante la metodología de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5254 de la Empresa Confort Express S.A.S.

Formular la documentación (Planes, Programas, Políticas, Metas, Objetivos, Indicadores y otros) para el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Confort Express S.A.S.

3 Marco referencial

3.1.Marco teórico

En primer lugar, es fundamental destacar que el sector del transporte de pasajeros por carretera se encuentra constantemente expuesto a los peligros viales debido a las numerosas incidencias que ocurren durante sus recorridos y distancias. Por eso es importante destacar las diferentes estrategias normativas de prevención de accidentes viales que las entidades debieron implementar.

En el ámbito de los sectores de transporte, la inspección será llevada a cabo por las siguientes entidades de acuerdo con sus respectivas competencias, de la siguiente manera: La Superintendencia de Transporte será la encargada de verificar a las empresas que prestan servicios de transporte terrestre público de usuarios, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional. Por su parte, los Organismos de Tránsito en su jurisdicción serán los responsables de verificar a las empresas que ofrecen servicios de transporte terrestre público de usuarios y mixto en el radio de acción municipal, distrital o metropolitano.

Considerando lo expuesto en Ley General de Educación Vial (CONGRESO DE COLOMBIA, 2011) por el gobierno por medio del Decreto 2851 de 2013 (MINTRANSPORTE, 2013), y la Resolución 40595 del 2022 de Mintransporte (MINTRANSPORTE, 2022), existen elementos que escapan a nuestra intervención, como el estado de las carreteras, las condiciones climáticas, entre otros, y elementos en los que sí podemos influir, como el estado general del vehículo que se va a conducir, los procedimientos previos al inicio de la jornada laboral, la salud

tanto física como mental del conductor, y las normas y leyes establecidas por el gobierno (Norza, Granados, Useche, & Romero, 2017). En lo que respecta al factor humano (los conductores), se identifican diversas variables asociadas a los accidentes, como el cansancio, el estrés, la falta de sueño o factores externos como el consumo de alcohol y/o drogas (Norza Céspedes, Granados León, Useche Hernández, Romero Hernández, & Moreno Rodríguez, 2014).

En la metodología de prevención desarrollada por William Haddon se identifican tres componentes fundamentales con relación al tráfico (el entorno, el factor humano y el vehículo), en tres momentos distintos: previo al accidente, durante el accidente y después del accidente. Este enfoque ha dado lugar a la creación de la matriz de Haddon, la cual tiene como objetivo principal la formulación de estrategias destinadas a reducir los riesgos de accidentes de tránsito (MATRIZ-DE-HADDON, s.f.).

Figura 1. *Matriz de Haddon.*

MATRIZ DE HADDON	FACTORES		
	HUMANO	VEHICULO	ENTORNO
FASES			
PRE-ACCIDENTE - Prevención - Equilibrio entre movilidad y seguridad	- Información clara y directa (DGT y medios de comunicación) - Conocimiento de la norma - Actitud - Conciencia vial (medidas educativas) - Aplicación de la reglamentación por vía punitiva (medidas sancionadoras)	- Buen estado general - Frenos - Neumáticos - Maniobrabilidad - Control de la velocidad - Limitadores de velocidad	- Diseño y trazado de la vía pública (tareas de mantenimiento) - Vía convencional - Reducción de velocidad - Homogeneización de la velocidad para la fluidez - Adecuación de la velocidad a las circunstancias (condiciones climáticas)
ACCIDENTE - Reducción del impacto del siniestro	- Utilización de dispositivos de retención - Uso del casco - Enfermedades...	- Velocidad en función de los vehículos en el mercado - Dispositivos de retención de los ocupantes - Otros dispositivos de seguridad : airbag - Diseño protector contra accidentes (masa, rigidez...)	- Objetos protectores contra choques - Obstáculos en la vía
POST-ACCIDENTE - Conservación de la vida	- Primeros auxilios - Acceso a atención médica - Seguro médico	- Facilidad de acceso - Riesgo de incendio - Servicios de auxilio	- Congestión

El Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (MINTRANSPORTE, 2015) establece que las entidades, organizaciones y empresas tanto del sector público como del privado, mencionadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 (MINTRANSPORTE, 2011) modificado por el artículo 110 del Decreto ley 21 106 de 2019 (MINTRANSPORTE, 2019), deben priorizar la implementación y diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) acorde a su misión y tamaño. Es imprescindible que este plan se integre con el sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo. Así, se introduce una nueva metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S. debe actualizar conforme a la Resolución 40595 del Ministerio de Transporte en 2022 (MINTRANSPORTE, 2022).

3.1.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial

El Plan Estratégico de Seguridad Vial es una herramienta de planificación, que se presenta en la forma de un documento que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deben implementar las diferentes entidades de los sectores público y privado existentes en Colombia (Mintransporte, 2014).

Estas actuaciones están encaminadas a hacer realidad la seguridad vial como algo inherentemente humano, reduciendo así la incidencia de accidentes de tráfico entre los miembros de las citadas organizaciones, si no evitables, o reduciendo el posible impacto de los accidentes de tráfico (Mintransporte, 2014).

Consecuentemente busca determinar los objetivos y acciones específicas o medidas de intervención a realizar para lograr el propósito de prevención de accidentes de tránsito, y promover la gestión de la organización para completar las acciones prescritas mediante la identificación de

las áreas involucradas, los responsables y la evaluación. y mecanismos de seguimiento (Mintransporte, 2014).

Los componentes de intervención del plan son:

- Comportamiento humano
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Atención a víctimas

Por otra parte, la nueva resolución 20223040040595 de 2022 implementa cambios en los cuales se puede destacar que el diseño y la metodología de verificación la implementación del plan estratégico de seguridad vial están determinados por:

- la misionalidad: empresas de servicio de transporte terrestre automotor y empresas con actividades diferentes al transporte
- el tamaño de la empresa: se pueden clasificar en básico, estándar y avanzado.

También cabe resaltar que el cambio significativo es el de integral esta metodología con los demás sistemas de gestión que maneja la empresa, especialmente con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. (Mintransporte, 2022).

3.2. Marco conceptual

Para la realización de este documento se tuvieron en cuenta conceptos tales como seguridad vial el cual tiene como significado conjunto integral de acciones y políticas establecidas con el fin de prevenir, controlar y disminuir todos los riesgos que toman las personas al momento de realizar desplazamientos en medios de transporte motorizados y no motorizados y de esta manera se intervienen los factores que influyen en los accidentes de tránsito (ASNv, 2021).

Del mismo modo también se tuvo en cuenta el concepto de accidente de trabajo el cual según el código nacional de transporte se define como “Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados” (ASNV, 2021).

Igualmente se debe comprender lo que se entiende como accidente de tránsito el cual el congreso de Colombia en la ley 1562 del 2012 describió su significado como “Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte” (Congreso de Colombia, 2012).

Además para la realización del documento se debe aclarar también la definición de accidente grave el cual se encuentra también establecida por el Congreso de Colombia en la Ley 1562 del 2012 como “Aquel que trae como consecuencia la amputación de cualquier segmento corporal; fractura de huesos largos, trauma craneoencefálico; quemaduras de segundo y tercer grado; lesiones severas de mano, tales como aplastamiento o quemaduras; lesiones severas de columna vertebral con compromiso de médula espinal; lesiones oculares que comprometan la agudeza o el campo visual o lesiones que comprometan la capacidad auditiva” (Congreso de Colombia, 2012).

Finalmente, también se considera el concepto de vehículo automotor que tiene como connotación que hace referencia a todo aparato montado sobre ruedas que genera desplazamiento de personas, animales o cosas en vía terrestre. (DAFP, 2020).

3.3. Marco legal

La entidad Confort Express S.A.S. está sujeta a la normativa relacionada con el ámbito del transporte y los aspectos correspondientes desde la perspectiva de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Los elementos que tienen un mayor impacto en Confort Express S.A.S. son los siguientes: La Ley 1503 de 2011 (MINTRANSPORTE, 2011), la cual tiene como objetivo fomentar la adopción de hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías, y se establecen otras disposiciones al respecto. De igual manera, la Resolución número 20203040007495 de 2020 (Ministerio de transporte, 2020), mediante la cual se aprueba el Instrumento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El apartado a) del artículo 2.3.2.1 del Decreto 1079 de 2015, que contiene el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (MINTRANSPORTE, 2015), modificado por el artículo 1 del Decreto 1252 de 2021 (Ministerio de transporte, 2021). Por último, la Resolución 40595 de 2022 (MINTRANSPORTE, 2022), que establece y adopta la metodología para la elaboración, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, definiendo las pautas para la realización de los PESV y detallando a través de 24 pasos distribuidos en 4 fases los aspectos a considerar por las empresas cuya misión requiera la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (Ministerio de Transporte, 2022).

En lo que respecta a la Seguridad y Salud en el Trabajo, se aplica el Decreto 1072 de 2015, el cual aborda el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST) como un proceso lógico y secuencial, fundamentado en la mejora continua e incluyendo la formulación de políticas, la organización, la planificación, la implementación, la evaluación, la auditoría y las acciones correctivas con el propósito de prever, identificar, evaluar y controlar los riesgos que

puedan afectar la seguridad y la salud en el entorno laboral (Ministerio de Trabajo, 2015, art. 2.2.4.6.4).

Constitución política de 1991: En su artículo 11 estipula que el derecho a la vida es inviolable, en el artículo 26 dice que todo colombiano con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, entrar y salir de él, como también en su artículo 79 manifiesta el derecho a gozar de un ambiente sano. (Asamblea Nacional Constituyente de 1991, 1991)

Ley 769 de 2002: Expide el código nacional de tránsito terrestre, en la cual estipulan todas las normas que rigen en el territorio nacional y regulan la circulación de los actores viales, agentes de tránsito y vehículos, como también la actuación y procedimiento de las autoridades de tránsito. (Congreso de Colombia, 2002)

Ley 1503 de 2011: Se definen los lineamientos en educación, acciones estatales y comunitarias, con el fin de promover en las personas la adopción de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. (Congreso de Colombia, 2011)

Ley 1702 de 2013: Se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. También coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito. (Congreso de Colombia, 2013)

Decreto 1072 de 2015: En su artículo 2.2.4.6.4. define los lineamientos para el diseño e implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, consiste en un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua, el cual identifica los peligros y evalúa

los riesgos y se toman las medidas pertinentes con el fin de prevenir los accidentes de trabajo y enfermedades laborales. (MINTRABAJO, 2015)

Ley 2050 de 2020: Se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011, Estipula que la verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV. (Congreso de Colombia, 2020)

Ley 2251 de 2022: Se estipulan las normas para la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. (Congreso de Colombia, 2022)

Resolución 20223040040595 de 2022: se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, que aplica para todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado que estén obligadas. (MINTRANSPORTE, 2022)

3.4. Marco normativo

Tabla 2. *Marco Normativo Aplicable*

Normativas	Descripción
Constitución política de 1991	Máxima Ley.
Ley 769 de 2002	Por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones.
Ley 1383 de 2010	Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.
Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones.

Ley 1562 de 2012	Por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional.
Ley 1696 de 2013	Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicoactivas.
Ley 1702 de 2013	Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad y se crean otras disposiciones.
Ley 1811 de 2016	Por el cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código Nacional de Tránsito.
Decreto 1079 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
Decreto 1072 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.
Decreto 1906 de 2015	Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015 en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Decreto 1310 de 2016	Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015 en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Resolución 2273 de 2014 Min transporte	Por el cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011- 2021 y se dictan otras disposiciones.
Resolución 1565 de 2014 Min transporte	Por la cual se expide la Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Resolución 2410 de 2015 Min transporte	Por lo cual se adopta el programa integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas.
Resolución 1231 de 2016 Min transporte (derogada)	Por el cual se adopta el documento Guía para la Elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – Derogada.
Decreto 2106 de 2019 Decreto legislativo	Por la cual se adopta la Ley anti tramites en el Colombia, se Modifica la Ley 1503 de 2011.
Resolución 7495 de 2020	Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 2016
Resolución 666 de 2020	Por la cual se incluyen protocolos de bioseguridad en el Transporte

Resolución 677 de 2020	Por la cual se reglamentan nuevos procedimientos y protocolos de Bioseguridad.
Resolución 1537 de 2020	Se presentan nuevos lineamientos para los procedimientos y protocolos de bioseguridad para los conductores
Ley 2050 de 2020 Min transporte	Por la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.
Resolución 2475 de 2020 Min Salud y Protección Social	Por la cual se modifican los numerales 3.1., 3.13. y 3.14 del protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del coronavirus COVID-19 en el sector transporte, adoptando mediante la Resolución 677 de 2020, modificada por la Resolución 1537 de 2020.
Decreto 1252 de 2021 Min Transporte	"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 107 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"
Resolución 4095 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”.
Ley 2251 de 2022	"Por la cual se dictan normas para el diseño e Implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –ley jullán esteban”
Decreto 1430 de 2022 Min Transporte	“Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de seguridad Vial 2022- 2031”

Nota: Tomado y Adaptado por los Autores (2022) a partir de los datos generales de la empresa de acuerdo con el sector económico del Plan Estratégico de Seguridad Vial Confort Express S.A.S. (versión anterior), p. 15.

3.5. Estado del arte

El Plan Estratégico de Seguridad Vial es un aspecto de suma importancia para disminuir los accidentes de tráfico en el país, por lo tanto en esta sección se lleva a cabo una revisión de distintas investigaciones, las cuales podrían servir como base de argumentación o debate para encontrar una solución a la problemática mencionada anteriormente, ya que su objetivo es similar al de la presente investigación. Por esta razón se llevó a cabo un análisis en diversas fuentes de repositorios de instituciones educativas como la Universidad Francisco José de Caldas, Universidad Libre, Universidad ECCI, Universidad de La Salle, Universidad EAFIT, entre otras; así como de universidades internacionales.

3.5.1. Nacionales

Título: Plan estratégico de seguridad vial 2016 - 2020, análisis prospectivo. Estudio de caso Cooperativa de Buses de Buses Azules Ltda.

Autores: Luis Alejandro Rodríguez Vásquez y Sergio Andrés Sastoque Garzón

Año:2016

Resumen: El Gobierno de Colombia ha establecido el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 (Ministerio de transporte, 2014) a través de la promulgación de la Ley 1503 de 2011 (MINTRANSPORTE, 2013), la cual establece las directrices necesarias para que cada compañía que cuente con vehículos bajo su posesión o administración elabore e implemente estrategias orientadas hacia la mejora continua en el ámbito de la Seguridad Vial. Esto se llevará a cabo a través del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), el cual debe ser aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá. Para la elaboración de dicho Plan, es fundamental realizar un análisis inicial que permita identificar tanto las fortalezas como las debilidades de la empresa en

relación con la seguridad vial. Los autores proponen una metodología que facilite la evaluación del PESV y han llevado a cabo un estudio de caso en la Nueva Cooperativa de Buses Azules Ltda. (NCBA). El proceso inició con un diagnóstico estratégico aplicado a dicha empresa, a través de la creación de matrices (MEFE, MEFI y FODA), las cuales sirvieron como base para la formulación de escenarios futuros. Para ello, se empleó la metodología de análisis prospectivo de los Ejes de Peter Schwartz, identificando las causas que impiden que las acciones emprendidas por la empresa contribuyan a la reducción de los accidentes viales. Se identificaron posibles situaciones futuras, áreas de mejora y las consecuencias a las que la empresa se enfrentará en caso de incumplimiento de la normativa. La carencia del PESV conlleva diversas desventajas operativas y financieras para la empresa, lo que finalmente resulta en la falta de contribución a los objetivos establecidos en el PNSV (Universidad de La Salle, 2016)

Título: Herramienta para el diseño, ejecución y revisión del plan estratégico de seguridad vial (PESV)

Autores: Leidy Tatiana Burgos Ortiz y Mónica Julieth Castro Velásquez y Paula Katherine Medina Vallejo

Año:2021

Resumen: Los siniestros y sucesos derivados de la circulación vial se han convertido en un desafío a nivel global; dado que las estadísticas de estos continúan en un constante aumento, como se

puede observar a través del informe sobre la situación mundial de la seguridad en el tráfico presentado por la Organización Mundial de la Salud OMS (2018) , donde se señala que anualmente más de 1,24 millones de personas fallecen en accidentes de tráfico y otros 50 millones resultan heridas, convirtiendo así a los siniestros viales en un problema de salud pública. En Colombia, se ha identificado que los índices de siniestralidad han aumentado debido a diversos factores que influyen en la circulación, tales como el factor humano que se refiere a la capacidad de cada individuo para llevar a cabo la actividad a analizar (toma de decisiones), el factor vehicular que hace referencia a las condiciones y estado del vehículo (máquina) implicado en la actividad, y el entorno que abarca todas las condiciones externas que pueden surgir al realizar la actividad. Como resultado de esto, surge la necesidad de implementar de manera inmediata una serie de medidas preventivas y correctivas relacionadas con la seguridad vial para los distintos actores viales (peatones, transeúntes, pasajeros y conductores de vehículos motorizados y no motorizados, motociclistas, ciclistas, acompañantes, entre otros) (Congreso de la República, 2011). Es por ello que el Gobierno Nacional establece como una prioridad la seguridad vial a través del PNSV 2013 - 2021 (Ministerio de transito, 2013) y se compromete a reducir los índices de siniestralidad y de víctimas de los accidentes de tráfico; por lo tanto, involucra e insta a la comunidad en general a participar y cumplir con sus diversos requerimientos. Como resultado de lo anterior, se promulgan normativas dirigidas a fomentar la educación, cultura y conciencia en Seguridad Vial, centrándose en las instituciones educativas y las organizaciones con el objetivo de abarcar a una mayor cantidad de actores viales. Por consiguiente, el gobierno nacional busca que, a través de dicha normativa, se establezca y se dé lugar a una contribución que consiste en promover la cultura de la seguridad vial, lo cual permitirá reducir los malos hábitos y comportamientos deficientes que causan los altos

índices de siniestralidad. (BURGOS ORTIZ , CASTRO VELASQUEZ, & MEDINA VALLEJO, 2021)

Título: Plan estratégico de seguridad vial bajo requisitos legales aplicables para la empresa Cootransmundial Ltda. Con el fin de mejorar su calidad y reducir el índice de accidentalidad

Autores: Angie Stefany Arias Cárdenas y Carlos Andrés Ruíz Esguerra

Año:2017

Resumen: La administración de los riesgos en el ámbito de la seguridad y la salud laboral para los conductores (y en general para aquellos que se desplazan por motivos laborales) presenta desafíos, dado que en su mayoría trabajan de forma individual, distantes de su lugar de trabajo y se ven expuestos a los peligros del tráfico, además de otros riesgos difíciles de controlar. En cualquier caso, las estrategias de gestión de riesgos pueden resultar efectivas si consideran la dinámica operativa del sector, así como las características propias de los conductores y su modalidad de trabajo. Por consiguiente, se hace referencia a la resolución 1565 del 2014, la cual constituye una guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que corresponderá a toda entidad, organización o empresa del ámbito público o privado en Colombia que disponga de más de 10 vehículos (propios o ajenos) para llevar a cabo sus operaciones. En este contexto, son numerosas las ventajas para las empresas derivadas de la gestión de la seguridad vial asociada al trabajo, sin importar su tamaño, ya que se podrían obtener menos días de inactividad debido a la disminución de lesiones, menor cantidad de vehículos fuera de servicio por reparaciones, reducción en el incumplimiento de entregas y menor necesidad de investigaciones y seguimientos, entre otros beneficios.

Siguiendo esta línea de pensamiento, en el presente documento se propone el desarrollo de un plan estratégico de seguridad vial para la cooperativa de transporte COOTRANSMUNDIAL LTDA., en el cual se identifican ciertas vulnerabilidades o amenazas derivadas de peatones, condiciones del conductor, infraestructura vial, distracciones al volante, entorno y vehículos que puedan surgir en las vías por las cuales circulan los autobuses asociados a COOTRANSMUNDIAL LTDA. Asimismo, se analiza el estado mecánico de cada uno de los autobuses, las habilidades y actitudes de cada conductor, se verifica que tanto los vehículos como sus conductores cuenten con toda la documentación al día para prestar el servicio. Estos aspectos, entre otros, se considerarán en la elaboración de un plan estratégico de seguridad vial óptimo con el objetivo de minimizar la probabilidad de accidentes o colisiones. A través de la elaboración de este documento se busca identificar las posibles causas de los accidentes de tránsito, señalando vías en mal estado, autobuses no aptos para el servicio, conductores no debidamente capacitados, entre otros aspectos, todo ello con la finalidad de mejorar la seguridad en general de la comunidad y reducir la incidencia de accidentes en las vías (ARIAS CÁRDENAS & RUÍZ ESGUERRA, 2017).

3.5.2. Internacionales

Título: Propuesta de una guía de buenas prácticas de seguridad vial para conductores de transporte público interprovincial en el Ecuador - caso de estudio Provincia de Chimborazo

Autores: Diego Andrés Arteaga Benavides

Año:2020

Resumen: El objetivo principal de este trabajo de titulación fue desarrollar una propuesta para una guía de buenas prácticas de seguridad vial dirigida a conductores de transporte público interprovincial en Ecuador. Para ello, se realizó un análisis de diversas propuestas de guías de

buenas prácticas a nivel internacional. La investigación se centró en un estudio de campo para identificar las principales causas de los accidentes en las cooperativas de transporte en Chimborazo. Se llevaron a cabo entrevistas con el Director de la Agencia Nacional de Tránsito de Chimborazo y se observaron a 212 conductores de unidades de transporte interprovincial. Se pudo evidenciar que las principales causas de los accidentes de tránsito incluyen el uso de dispositivos distractores como teléfonos celulares, la conducción bajo los efectos del alcohol, la búsqueda de objetos dentro del vehículo, la falta de respeto a los semáforos y el estado de ánimo del conductor, que a menudo genera conflictos con otros conductores durante el trayecto. Basándonos en los resultados obtenidos, se propuso una guía de buenas prácticas de seguridad vial para conductores de transporte público interprovincial. Esta guía incluye estrategias para abordar los factores de riesgo humanos, ambientales y vehiculares involucrados en los accidentes, promoviendo la responsabilidad de los conductores en materia de seguridad (Arteaga Benavides, 2020).

Título: Calidad de vida de conductores interprovinciales y su relación con la seguridad vial en una empresa de transporte, Trujillo 2020

Autores: Quevedo Aponte Juan Manuel

Año:2021

Resumen: Esta investigación tuvo como objetivo principal determinar la correlación entre la calidad de vida de conductores interprovinciales y la seguridad vial en una empresa de transporte en Trujillo en el año 2020. El enfoque metodológico utilizado fue de carácter aplicado, con un diseño de tipo no experimental y un enfoque descriptivo correlacional transversal. La muestra estuvo compuesta por 76 conductores interprovinciales.

Para la recolección de datos se empleó la técnica de encuesta, utilizando como instrumentos de medición la escala de Cabello (2017) para evaluar la calidad de vida, y la escala de factores que ocasionan accidentes viales de Orosco (2018) para medir la seguridad vial. Los resultados obtenidos revelaron una correlación moderada entre la calidad de vida y la seguridad vial en los conductores de transporte interprovincial, con un valor de $Rho = 0.667$.

En cuanto a los niveles encontrados en las variables de estudio, se observó que el 68% de los conductores presentaba un nivel medio de calidad de vida, el 19% un nivel alto y el 13% un nivel bajo. En relación con la seguridad vial, el 100% de los conductores se encontraba en un nivel bajo. En conclusión, se pudo determinar que efectivamente existe una relación moderada entre la calidad de vida y la seguridad vial en los conductores de transporte interprovincial (Aponte, 2021).

4. Diseño metodológico

Para elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se decidió trabajar con tres (3) fases. Ver Figura 1. Diseño Metodológico.

Fase I: Diagnóstico. Para comprender qué servicios brinda la empresa, se detalla el proceso de producción, se describen brevemente las instalaciones de ubicación donde se realizan las actividades, se describe cómo la organización del trabajo logra la prestación de un servicio que satisfaga a los clientes, y el estudio se identifica la población.

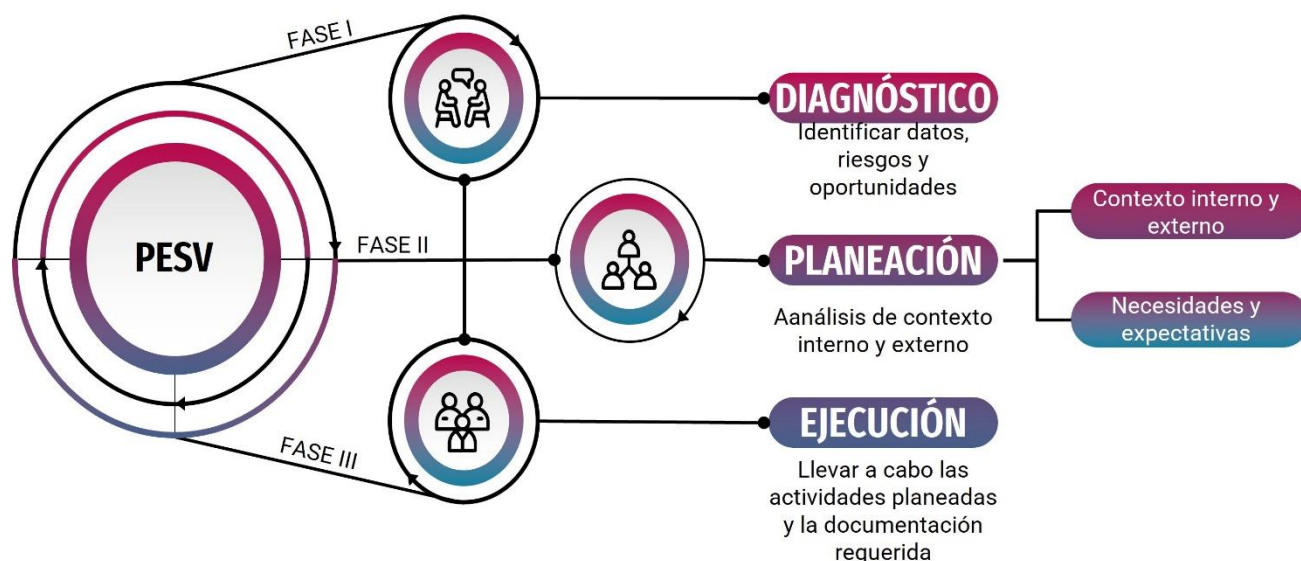
Se propone realizar un cuestionario a los trabajadores, el cual permitirá determinar si cuentan con capacitaciones para conducir vehículos, de la misma manera obtenemos información, si esta persona ha estado involucrada en algún accidente o accidente de tránsito. También se realizó consulta de documentos a los trabajadores de la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S., y se obtuvieron documentos e información de vehículos.

Fase II. Planeación. Mediante la metodología establecida en la NTC 5254 se identifican los riesgos mediante un proceso de análisis de contexto externo e interno y se procede a realizar la evaluación mediante la identificación de la probabilidad y la severidad siguiendo adopciones sistemáticas conforme a la cuantificación y cualificación del riesgo.

Dentro de esta fase se requiere además precisar análisis sobre los riesgos identificados e identificar las medidas necesarias para mitigarlo o prevenirlos, siendo el punto de partida para la formulación y acoplamiento de los conceptos que se requieran en el proceso de actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Fase III: Ejecución. Siguiendo la metodología especificada en la resolución 20223040040595 de 2022, se elaborarán los documentos y se cumplirán los criterios necesarios para la adopción del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) conforme a las expectativas y condiciones que la empresa distinga en la prestación de sus servicios específicos y en concordancia con la actividad económica que desarrolla.

Figura 1. *Diseño metodológico para elaboración del PESV de la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S.*



En esta fase se procederá a determinar los componentes, las acciones y las pruebas de conformidad que se pueden armonizar entre el SG-SST y el PESV, con el fin de cumplir al mismo tiempo con las exigencias del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y del plan estratégico de seguridad vial.

4.1. Universo de Confort Express

El universo de Confort Express, una empresa de transporte de pasajeros, que se materializa a través de una sólida flota de vehículos automotores que garantizan seguridad y eficiencia en cada trayecto. Además, este universo se enriquece con la participación activa de los integrantes de la empresa, quienes contribuyen con sus propios vehículos para fortalecer la red de servicios. Esta sinergia entre la empresa y su equipo se plasma en un grupo cohesionado, donde cada elemento desempeña un papel crucial para brindar experiencias de viaje excepcionales. Esta imagen visualiza la unión de recursos y esfuerzos que define el compromiso de Confort Express con la excelencia en el transporte.

Figura 3. Estructura del Universo que conforma CONFORT EXPRESS.

- **VEHICULOS AUTOMOTORES PUESTOS AL SERVICIO:** (capacidad transportadora)

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD APROBADA	CANTIDAD UTILIZADA
BUSES	29	26
BUSETAS	26	15
MICROBUSES	41	37
CAMIONETAS	8	8
CAMPEROS	1	1

- **INTEGRANTES DE LA EMPRESA CON VEHÍCULO:**

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	EN MISIÓN
MOTO	8	3
CARRO	6	3

- **GRUPO QUE INTEGRA LA EMPRESA**

TIPO	CANTIDAD
Directos Administrativos	11
Directos conductores Operativos	57
Contratistas	8
Conductor subcontratado	50
No. De Afiliados	88

4.1.1. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

- Entrevistas
- Encuestas en línea
- Factor de desempeño
- Autoevaluación de estándares mínimos de resolución 0312 de 2019
- Capacitaciones
- Pruebas psicotécnicas.

4.1.1. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

Entrevistas: Se realizan entrevistas a todo el personal administrativo y el operativo para obtener información cualitativa detallada.

Encuestas en línea: Se utiliza la plataforma de encuesta google para realizar las encuestas de puntos críticos, puntos de salida y llegada de los vehículos, etc. Para alcanzar a un gran número de personas de manera rápida y eficaz, con las respectivas tabulaciones.

Factor de desempeño: la responsable de seguridad vial utiliza este método con el fin de Facilitan la evaluación continua del progreso hacia los objetivos organizacionales, lo que permite a la empresa realizar ajustes y mejoras en tiempo real para mantenerse en el camino hacia el éxito.

Autoevaluación de estándares mínimos de resolución 0312 de 2019: Es realizada por el responsable SST con licencia vigente, presentada a la arl, con el fin de facilitar la identificación de brechas entre el desempeño actual y los estándares mínimos requeridos. Estas brechas pueden servir como puntos de partida para establecer metas de mejora y planificar acciones concretas para cerrarlas.

Capacitaciones: La empresa anexa por año el Plan de capacitación de acuerdo a los riesgos y peligros significativos que requiera el personal, esta va dirigida a los conductores, directos e indirectos (propios / terceros), personal administrativo y contratistas, indicando los temas y las fechas probables, responsable con personal idóneo, intensidad horaria y la eficacia de cada una.

Pruebas psicotécnicas: La realización de pruebas psicotécnicas que la empresa generara, consiste en un test de personalidad de 16 factores.

4.1.2. Procedimiento

Entrevistas: Se realizan entrevistas a todo el personal administrativo y el operativo para obtener información cualitativa detallada.

Encuestas en línea: Se utiliza la plataforma de encuesta google para realizar las encuestas de puntos críticos, puntos de salida y llegada de los vehículos, etc. Para alcanzar a un gran número de personas de manera rápida y eficaz, con las respectivas tabulaciones.

Factor de desempeño: la responsable de seguridad vial utiliza este método con el fin de Facilitan la evaluación continua del progreso hacia los objetivos organizacionales, lo que permite a la empresa realizar ajustes y mejoras en tiempo real para mantenerse en el camino hacia el éxito.

Autoevaluación de estándares mínimos de resolución 0312 de 2019: Es realizada por el responsable SST con licencia vigente, presentada a la arl, con el fin de facilitar la identificación de brechas entre el desempeño actual y los estándares mínimos requeridos. Estas brechas pueden servir como puntos de partida para establecer metas de mejora y planificar acciones concretas para cerrarlas.

Capacitaciones: La empresa anexa por año el Plan de capacitación de acuerdo a los riesgos y peligros significativos que requiera el personal, esta va dirigida a los conductores, directos e indirectos (propios / terceros), personal administrativo y contratistas, indicando los temas y las fechas probables, responsable con personal idóneo, intensidad horaria y la eficacia de cada una.

Pruebas psicotécnicas: La realización de pruebas psicotécnicas que la empresa generara, consiste en un test de personalidad de 16 factores.

4.1.3. Recolección de la información

Entrevistas: Con los formatos GH-F-07 y GH-F-08 en físico se genera información cualitativa.

Encuestas en línea: Se utiliza la plataforma de encuesta google para alcanzar a un gran número de personas de manera rápida y eficaz, con las respectivas tabulaciones.

Factor de desempeño: Con base al GSV-F-21 matriz de factores de desempeño de la seguridad vial, se genera el formato GSV-F-22 de identificación factores de desempeño para la correcta evaluación.

Autoevaluación de estándares mínimos de resolución 0312 de 2019: Es realizada por el responsable SST con licencia vigente, presentada en la plataforma de la arl, de acuerdo a la matriz estándar de requisitos.

Capacitaciones: La empresa anexa por año el GH-F-27 plan de capacitación y actividades de acuerdo a los riesgos y peligros significativos que requiera el personal, con soportes GH-F-15 asistencia a capacitación y GH-F-34 eficacia de la capacitación.

Pruebas psicotécnicas: La realización de pruebas psicotécnicas que la empresa generara, es la prueba 16PF, que consiste en un test de personalidad de 16 factores., el cual la realiza la IPS OCUPASALUD con idoneidad de un profesional de psicología, validado por la tarjeta profesional.

4.1.4. Sistematización de la información

Organización de la información: Se recopilan todos los datos obtenidos durante el proceso de recolección, incluyendo entrevistas, encuestas, observaciones, etc. En los diferentes formatos.

Análisis de la información: Se examinan los datos recopilados para identificar patrones, tendencias, relaciones y cualquier otra información relevante. Esto puede implicar el uso de técnicas de análisis cualitativo o cuantitativo, según la naturaleza de los datos.

Clasificación y categorización: Los datos se clasifican y categorizan en función de temas, áreas temáticas o cualquier otro criterio relevante. Esta etapa ayuda a organizar la información de manera más coherente y facilita su comprensión y análisis.

Interpretación de los resultados: Se interpretan los hallazgos obtenidos a partir del análisis de la información. Se buscan explicaciones, se identifican tendencias y se extraen conclusiones significativas que respondan a las preguntas de los objetivos.

Elaboración de informes o productos finales: Finalmente, se elabora el plan estratégico de seguridad vial PESV, que presente de manera clara y concisa los resultados.

4.2. Fase I: Diagnóstico

4.1.5. Equipo de trabajo

Establecer el equipo de trabajo para llevar a cabo la actualización del PESV respecto con la nueva norma es una tarea fundamental ya que requiere planificación, coordinación y comunicación.

El equipo de trabajo está conformado por un grupo de personas que comparten el objetivo común de dar cumplimiento a la resolución 40595 de 2022, definiendo el rol y las responsabilidades de cada integrante, logrando una mayor satisfacción y rendimiento de todos los miembros del equipo y se alcanzan los objetivos del proyecto con éxito.

Figura 2. *Conformación de Equipo de trabajo*



4.1.5.1. Líder del diseño e implementación del PESV. La organización ha designado al director(a) de seguridad vial como líder del diseño e implementación del PESV, el cual se nombra o ratifica mediante acta de reunión GI-F-22 y actualiza como mínimo cada año o antes si se generan cambios del mismo.

4.1.5.2. Comité de seguridad vial. Los integrantes del comité de seguridad vial de la organización son designados por la gerencia y el responsable del área SST donde se estipula que tendrá una vigencia de dos años desde su conformación y se actualizará en temas que se encuentre en los roles asignados.

4.1.5.3. Roles y responsabilidades

Tabla 3. Roles y responsabilidades del líder

Roles y Responsabilidades del Líder			
Competencias			Responsabilidades
Educación	Experiencia	Formación	
Técnico, tecnólogo o profesional en carreras administrativas o afines	Tres (3) años de experiencia en cargos similares	Diplomado en seguridad Vial bajo la norma ISO 39001	Diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial conforme a los requisitos normativos y legales vigentes
		Auditor en seguridad vial	Velar porque se cumplan las etapas de planificación e implementación seguimiento y mejora del PESV
		Mecánica básica	Diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del PESV
		Manejo defensivo	Garantizar la alineación y cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial, requisitos técnicos, normativos y demás requisitos que establezca la organización
		Actualización PESV según cambios normativos	Informar a la alta dirección sobre el desempeño del sistema de gestión de seguridad vial incluidas las recomendaciones de mejora
			Anualmente presentara a la Gerencia el informe de gestión conforme a las acciones implementadas
			Aportar la información que la líder del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo solicite conforme al cumplimiento legal y articulación para el sistema integrado de gestión
			Realizar reuniones periódicas con la líder del sistema de seguridad y salud en el trabajo con el fin de verificar la

	articulación de las actividades planificadas del PESV, alineado al SG-SST
	Liderar la gestión y cumplimiento de las actividades asignadas para el comité de la seguridad vial

Tabla 4. Roles y responsabilidades del comité de seguridad vial

Roles Y Responsabilidades Del Comité De Seguridad Vial		
Objetivo	Enfoque	Responsabilidades
Velar por el cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el PESV	Establecer estrategias, líneas de acción y metas a cumplir	Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento con las fases, pasos y requisitos legales vigentes, manteniendo la alineación con el plan nacional de seguridad vial y la articulación con el SG-SST.
	Apoyar la actualización y mejora del Plan estratégico de Seguridad Vial	Realizar acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el plan de la seguridad vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores y pasajeros)
	Dar seguimiento y evaluar los resultados del Plan estratégico de Seguridad Vial	Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de la seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del PESV
	Fortalecer la cultura de la seguridad vial en todos los niveles de la organización	Definir los procesos y/o áreas que acompañara cada miembro del comité de seguridad vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial
	Realizar análisis de las estadísticas e indicadores de siniestralidad	Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones teniendo en cuenta que se deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la

	organización que realizan desplazamientos laborales donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros
Realizar análisis de las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción	Revisar el PESV, al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorias, y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial

4.1.5.4. Política de seguridad vial. La gerencia y comité han definido la siguiente política de seguridad vial:

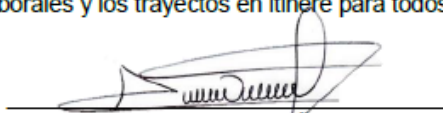
Figura 3. *Política de seguridad vial de CONFORT EXPRESS S.A.S.*

CONFORT EXPRESS S.A.S.; es una empresa prestadora del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros y turismo, orientada a estudiantes, empleados, turistas y particulares; Dispone del liderazgo y compromiso de la alta dirección y de su equipo humano orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial, la adopción y promoción de programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño, con el fin de prevenir los siniestros viales y proteger la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la operación.

Enfocados en la adopción de un sistema seguro, direccionado en las áreas de, velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cumplimiento de normas, comportamiento seguro, atención integral a víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento.

Garantizando el cumplimiento de las normas, requisitos legales aplicables y otros, asegurar y suministrar los recursos humanos, tecnológicos y financieros necesarios, para lograr la planificación, implementación, seguimiento y mejora continua del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

Esta política aplica durante la operación o prestación el servicio, los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos sus colaboradores.



JOSE OMAR NIÑO

Gerente – Representante Legal

Fecha de Actualización y/o revisión: 31/10/2022

4.1.5.5. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

Tabla 5. *Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo*

No.	Compromisos De La Gerencia
1	Asumiendo la total responsabilidad y obligación de rendir cuentas para la prevención de las lesiones y el deterioro de la salud relacionados con el trabajo, así como la provisión de actividades y lugares de trabajo seguros y saludables; así como la eficacia del sistema de gestión Integral y de seguridad vial
2	Asegurándose que se defina y establezca la política y objetivos del sistema de gestión integral, de calidad, seguridad y salud en el trabajo, ambiente y seguridad vial, que éstos sean compatibles con el contexto y la dirección estratégica de la organización

3	Adoptando la eliminación de la muerte, prevención y disminución de lesiones graves o daños derivados de siniestros viales, a largo plazo y tomando acciones sobre los resultados que se van a lograr provisionalmente
4	Promover la formación y aplicación de hábitos, comportamientos, conductas seguras en la vía
5	La adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios, que cumplan especificaciones de seguridad vigente en la materia
6	Asegurándose de la integración de los requisitos del sistema de gestión integral y de seguridad vial en los procesos de negocio de la organización
7	Asegurándose el suministro de los recursos financieros, técnicos y humanos, necesarios para establecer el diseño, implementación, verificación, y mantener la mejora continua del sistema de gestión integral que estén disponibles
8	Comunicando la importancia de una gestión de calidad, seguridad vial, seguridad y salud en el trabajo y medio ambiente eficaz y conforme con los requisitos del sistema de gestión integral
9	Asegurándose que el sistema de gestión integral y de seguridad vial logre los resultados previstos; comprometiendo, dirigiendo y apoyando a las personas, para contribuir a la eficacia del sistema de gestión
10	Dirigiendo y apoyando a las personas, para contribuir a la eficacia del sistema de gestión integral
11	Asegurando y promoviendo la mejora continua
12	Asegurándose de que la organización establezca e implemente procesos para la consulta y la participación de los trabajadores
13	Apoyando el establecimiento y funcionamiento de comités de seguridad y salud, seguridad vial, convivencia laboral, seguridad vial, brigadas de emergencias y los demás que la organización amerite
14	Creando los comités de cumplimiento y encargándose junto a los integrantes de la promulgación; y difusión de los objetivos, políticas, actividades de sistema de gestión integral y seguridad vial en la empresa que representa, encaminados a la toma de conciencia
15	Apoyando otros roles pertinentes de la dirección, para demostrar su liderazgo aplicado a sus áreas de responsabilidad
16	Deberá dar el tiempo que sea necesario para las reuniones de cada uno de dichos comités de la empresa y se hará responsable de aplicar el cumplimiento del sistema de gestión integral y de seguridad vial en cada área del personal de la empresa y entregar los documentos acordes

17	Desarrollando, liderando y promoviendo una cultura en la organización que apoye los resultados previstos del sistema de gestión del sistema de gestión de calidad, seguridad y salud en el trabajo, medio ambiente y seguridad vial
18	Protegiendo a los trabajadores de represalias al informar de incidentes, peligros, riesgos y oportunidades
19	Se encargará de liderar el proceso de implementación del Sistema de gestión de calidad, Plan Estratégico de Seguridad Vial, Seguridad y salud en el trabajo y medio ambiente
20	El seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados terceros, comunidad, sociedad y/o partes interesadas, contribuyan al cumplimiento de los requisitos de seguridad vial y un sistema de tráfico vial seguro con el fin de lograr los objetivos de la SV establecidos
21	Asegurando que la organización adopte un enfoque de procesos para lograr los resultados de la SV deseados con el fin de asegurar procesos transparentes y una participación apropiada a todos los niveles pertinentes de la organización
22	Priorizando y cumplimiento las acciones y estrategias, definidas en el plan de trabajo o cronograma PESV y seleccionado cursos de acción específicos basados en la mejor información disponible para lograr los resultados previstos del sistema de gestión de la SV
23	La atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación a la reunión de apertura y reunión de cierre, y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realice el ministerio de trabajo, la superintendencia de puertos y transportes o los organismos de tránsito según corresponda, de acuerdo con la función de verificación de la implementación del PESV, de conformidad con lo establecido en el ART. 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten
24	La participación de una reunión del comité de seguridad vial, por lo menos una vez al año para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento del PESV
25	Asegurando que la importancia del cumplimiento de las leyes pertinentes para lograr el resultado previsto del sistema de gestión de la SV, se comunique a todo el personal pertinente dentro de la organización
26	De igual forma buscar que se logre impactar a las demás partes interesadas como usuarios de la vía pública, creando en ellos también el hábito de cumplimiento de la normatividad de la seguridad vial, encaminándolos a la realización de actos seguros en la vía
27	Las medidas a tomar en cuanto a seguridad vial siempre estarán fundamentadas en la recopilación de información y en las modificaciones halladas en relación con la conducta frente a la prevención de la accidentalidad y a cambios de reformas viales

-
- 28 También garantizará la participación del personal tanto administrativo como operativo en el proceso de conformación y cumplimiento de las estrategias del mismo
-
- 29 Cada decisión que se desee tomar referente a la seguridad vial se pondrá en conocimiento del comité, quienes serán encargados de disponer o no su realización, acogiendo las propuestas planteadas por integrantes del Comité de seguridad vial que puedan ayudar al debido cumplimiento de los objetivos
-
- 30 Promoviendo el uso del enfoque basado en procesos y el pensamiento basado en riesgos
-

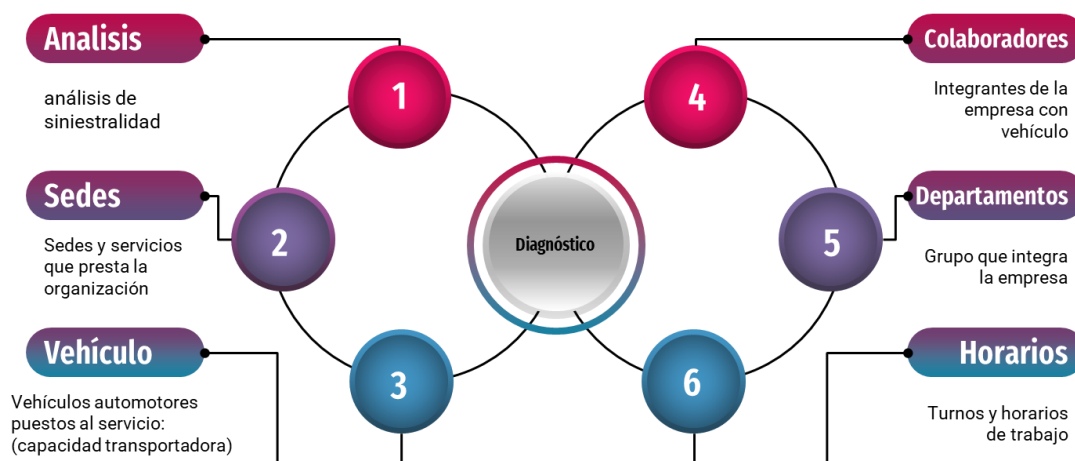
4.1.6. Diagnóstico

El diagnóstico vial nos permite identificar los riesgos y las oportunidades de mejora en la movilidad de la empresa. El objetivo es reducir los accidentes, las emisiones contaminantes y los costos operativos, así como aumentar la seguridad, la eficiencia y la satisfacción de los trabajadores y los clientes.

El diagnóstico vial se basa en el análisis de datos como el número y el tipo de vehículos, los trayectos, los horarios, las normas, las infraestructuras y las medidas de prevención existentes.

A partir de estos datos, se elabora un informe con las conclusiones y las recomendaciones para implementar un plan de acción que mejore la gestión de la movilidad en la empresa.

Figura 4. Diagnóstico.



4.1.2.1. Análisis de siniestralidad. Se evaluó la evolución de siniestralidad en el último quinquenio, para establecer el punto de referencia y se observa una reducción de la tendencia de ocurrencia y una mejora de la severidad de los mismos.

Tabla 6. Incidentes de tránsito últimos 5 años

Incidentes De Transito					
Nivel de perdida	2018	2019	2020	2021	2022
Critico	0	0	0	0	0
Grave	0	0	0	0	0
Medio	0	0	0	0	0
Leve	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0

Figura 5. Incidentes de tránsito últimos 5 años.

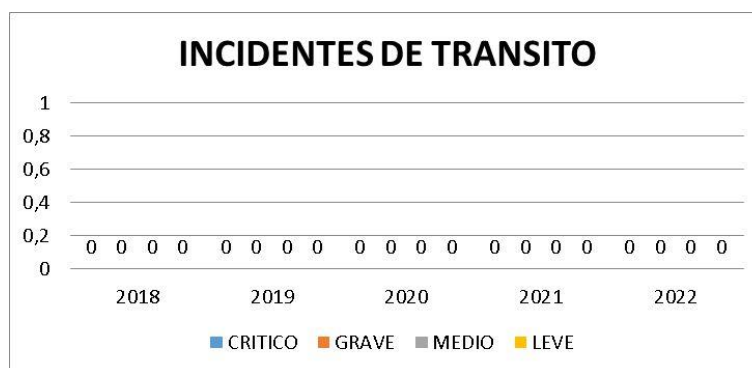
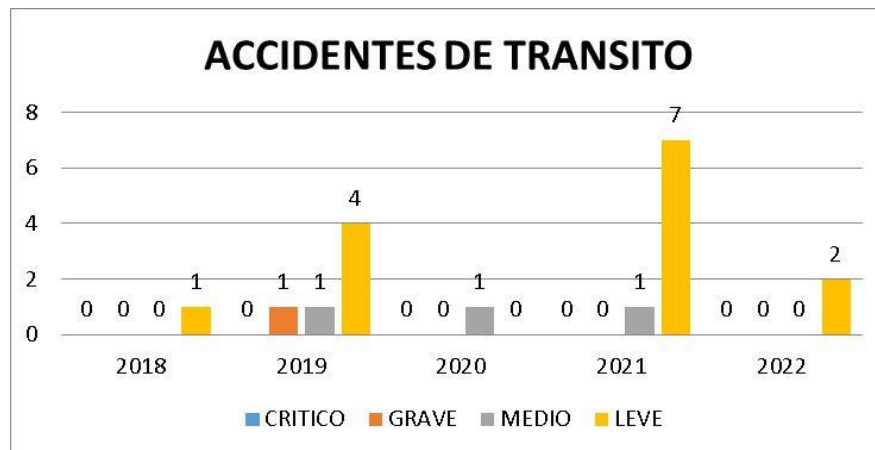


Tabla 7. Accidentes de tránsito últimos 5 años

ACCIDENTES DE TRANSITO					
Nivel de perdida	2018	2019	2020	2021	2022
Critico	0	0	0	0	0
Grave	0	1	0	0	0

Medio	0	1	1	1	0
Leve	1	4	0	7	2
Total	1	6	1	8	2

Figura 6. Accidentes de tránsito últimos 5 años.



4.1.2.2. Sedes y servicios que presta la organización

Tabla 8. Sedes y servicios que presta la organización

RAZÓN SOCIAL	CONFORT EXPRESS SAS
NIT	804.011.303-0
Actividad económica	Servicio de transporte público terrestre automotor especial
Habilitación ministerio	Resolución 062 de 2 de octubre de 2017
Nombre del representante legal	José Omar Niño
Numero de registro nacional de turismo	Registro nacional de turismo vigente transporte especial de pasajeros
Dirección – sede principal	Calle 59 no.15-50 segundo piso autopista Bucaramanga a girón km.6 barrio la esmeralda "insercol"
Ciudad	Bucaramanga

Matricula cámara de comercio	05-088399-16
Fecha resolución	29/05/2001
Teléfono	6159923
E- mail	Servicioalcliente@confortexpress.co gerencia@confortexpress.co
Ciudad de operación	Modalidad especial radio de acción nacional.
Servicios que se prestan	Empresarial, escolar, turismo, grupo específico de usuarios, usuarios de servicios salud.
Representante legal	Jose Omar Niño
Certificaciones	ISO 9001:2015 – ISO 14001:2015 – ISO 39001:2014 – ISO 45001:2018 POR ICONTEC

4.1.2.3. Vehículos automotores puestos al servicio: (capacidad transportadora)

Tabla 9. *capacidad transportadora*

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD APROBADA	CANTIDAD UTILIZADA
Buses	29	26
Busetas	26	15
Microbuses	41	37
Camionetas	8	8
Camperos	1	1

4.1.2.4. Colaboradores

Tabla 10. *Integrantes de la empresa con vehículo*

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	EN MISIÓN
Moto	8	3
Carro	6	3

4.1.2.5. Departamentos organizacionales

Tabla 11. Grupo que integra la empresa

CARGOS	CANTIDAD
Administrativos	11
Conductores Operativos	57
Contratistas	8
Conductores Subcontratados	50
Número de Afiliados	88

4.1.2.6. Horarios

Tabla 12. Horario de los colaboradores

Cargos	Horario
Administrativos	Lunes a viernes: 8:30 am a 12:30 pm - 2:00 pm a 5:00 pm / Sábados: 8 am a 12 pm
Conductores Operativos / Subcontratados	Según la operatividad y del Cliente el horario de conductores operativos directos La lista de colaboradores se lleva mediante el software SISCON donde se registran todos los datos y se adjunta la documentación del conductor o colaborador. La documentación de los colaboradores es revisada y actualizada por el área de Gestion humana según la revisión periódica establecida. La base de datos de vehículos propios, terceros, afiliados y otros al servicio de la organización se encuentra registrada por medio del software SISCON donde el área de Logística, Operaciones y mantenimiento se encarga de verificar la documentación del vehículo y actualizar en el sistema según corresponda.

	La lista de rutas frecuentes se lleva mediante por medio del plan de rodamiento que se lleva mediante el software SISCON para cada uno de los contratos y desplazamientos laborales de todos los colaboradores.
Contratistas	Según la operatividad y del Cliente el horario de conductores operativos directos

4.2.Fase II: Planeación estratégica

La etapa de la planeación es fundamental para el éxito del plan estratégico de seguridad vial, ya que nos permite definir los objetivos, las estrategias, las acciones y los indicadores que se van a implementar para prevenir y reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias. La planeación también la asignación de recursos, la identificación de los actores involucrados y la evaluación de los riesgos y las oportunidades. La planeación debe estar alineada con el Plan Nacional de Seguridad Vial y considerar las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Figura 7. Planeación estratégica.

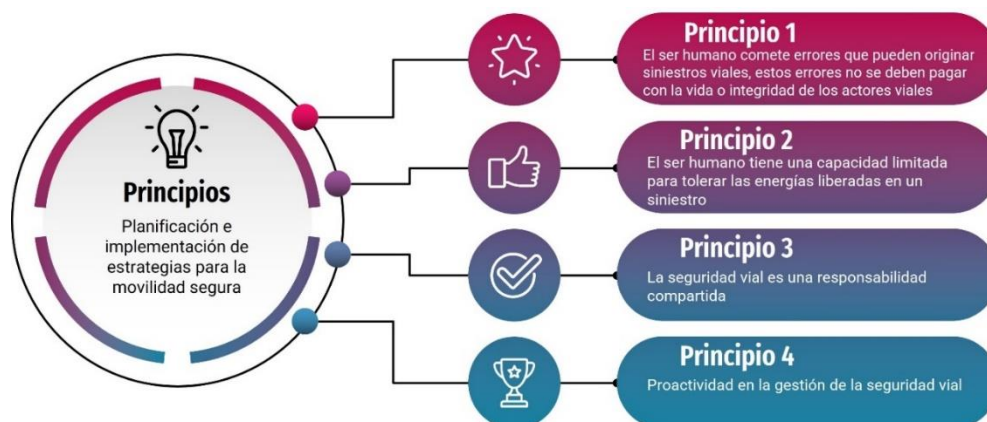


Análisis de contexto interno y externo

El área SIG (Sistemas Integrados de Gestión) y los líderes de procesos realizan anualmente un análisis de los cambios que se producen en el contexto interno y externo de la organización y que tienen efectos o repercusiones en la seguridad vial.

Teniendo en cuenta también el sistema seguro el cual considera cuatro principios que guían la planificación e implementación de estrategias para una movilidad segura los cuales son (Foro internacional de transporte, 2017):

- Principio 1: El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales
- Principio 2: El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro
- Principio 3: La seguridad vial es una responsabilidad compartida.
- Principio 4: Proactividad en la gestión de la seguridad vial.

Figura 8. Principios de movilidad segura.

De esta manera, la dinámica de Sistema Seguro permite que, a través del análisis de la vulnerabilidad de los actores viales, la probabilidad de falla de los elementos del sistema y la exposición a la que se enfrentan los actores viales, se identifiquen las causas de los siniestros, su probabilidad de afectación a los involucrados y se diseñen las acciones que lleven a una efectiva protección de la vida

De la misma forma se toman también el enfoque que brinda el sistema seguro de Colombia.

Figura 9. Áreas de acción para consolidar el enfoque de Sistema Seguro en Colombia

Fuente: ANSV a partir de (OMS, 2017) e (Instituto de recursos mundiales, 2018).

En virtud de lo mencionado anterior mente, se establece por medio del documento GG-F-17 planificación estratégica de objetivos para el año en curso y el plan de acción para alcanzarlos. En el ámbito de la Seguridad Vial, se han establecido las siguientes estrategias:

- Fomentar hábitos, comportamientos y conductas seguras para todos los colaboradores de la organización que incluya los actores viales
- Fortalecer la implementación del SG SV con los cambios de la resolución 40594 de 2022
- Establecer acciones por medio de los programas de seguridad vial para mejorar la toma de conciencia del equipo de trabajo y terceros

4.2.1. Identificación y seguimiento de necesidades y expectativas de las partes interesadas

Son todas aquellas personas o grupos que pueden afectar o verse afectadas por las actividades que realiza la organización y que están alineados a la seguridad vial durante la operación.

Mediante el documento GG-F- 06 Validación de partes interesadas, se realiza la identificación inicial de acuerdo al impacto que estas tienen en la organización, su actividad económica y colaboradores. Para la validación se tiene en cuenta la metodología de Poder (necesidad) vs Interés (expectativa) según corresponda.

Tabla 13. Matriz de impacto

IMPACTO

Alto	Capacidad para afectar la organización por medio de sus decisiones o actividades (D)
Medio	Posibles influencias o impacto en el mercado (C)
Bajo	Capacidad para crear riesgos y oportunidades (B)
Ninguno	No genera impacto directo sobre la organización o el SIG

Tabla 14. *Matriz de relación Poder vs Interés*

PODER VS INTERÉS			
Poder	Alto	Mantener Satisfechos	Involucrar e influenciar activamente
	Bajo	Dar seguimiento (esfuerzo mínimo)	Mantener informados
	VS	Bajo	Alto
Interés			

Mediante el documento GG-F- 07 matrices de partes interesadas se analizan las necesidades y expectativas de las partes interesadas identificadas y validadas, así como se realiza el seguimiento al cumplimiento de dichas necesidades y expectativas. Algunas partes interesadas asociadas al Sistema de Gestión de la Seguridad Vial son:

Tabla 15. *Partes interesadas*

PARTES INTERESADAS	
Usuario	Usuarios Empresariales
Direcciones de Transito	Trabajadores - Conductores
Superintendencia de Puertos y Transporte	Comité de Seguridad Vial
Ministerio de transporte	Gerencia / Alta Dirección
Aseguradoras	Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANS
Actores viales (peatón, conductor, pasajeros)	Proveedores y Contratistas (Terceros)
Usuarios Escolares	Afiliados (Propietarios)

Como resultado de la información recolectada se establecen los objetivos y metas a cumplir junto con la planeación de las actividades que se deben ejecutar.

Figura 10. *Despliegue de actividades para la elaboración del PESV*



4.2.2. *Objetivos del plan de seguridad vial*

4.2.3.1 **Objetivo General del plan de seguridad vial**

Implementar estrategias y acciones enfocadas a prevenir los siniestros viales y proteger la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la operación para el servicio de transporte especial de pasajeros.

4.2.3.2 **Objetivos específicos del plan de seguridad vial**

- Fomentar hábitos, comportamientos y conductas seguras para todos los actores viales
- Garantizar el cumplimiento de las actividades del plan de mantenimiento, para garantizar el buen funcionamiento del parque automotor

- Gestionar los riesgos viales alineándolos a los factores de desempeño con el fin de verificar su eficacia y tomar acciones oportunamente
- Asegurar la correcta atención a víctimas en caso de accidentalidad
- Garantizar el cumplimiento de las normas y los requisitos legales aplicables a la organización
- Garantizar los recursos técnicos, financieros y físicos necesarios para el cumplimiento de la política del sistema de gestión integral y la gestión de los riesgos y oportunidades
- Mantener procesos estratégicos y óptimos en el sistema de gestión integral que garantice el mejoramiento continuo de la organización
- Fortalecer la formación, competencia y compromiso del recurso humano, contribuyendo integralmente a la organización
- Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras durante la prestación del servicio

4.2.3.3 Acciones

Se escogieron las siguientes acciones para implementar:

- Determinar el alcance del plan de seguridad vial
- Presentar participantes del plan estratégico de seguridad vial a todos los colaboradores de la empresa
- Divulgar la política del plan de seguridad vial a todo el personal de la empresa
- Caracterización, evaluación y control del riesgo
- Objetivos y metas PESV
- Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

- Mecanismos de contratación de los vehículos
- Mecanismos de contratación de los conductores
- Auditoria
- Procedimiento de selección personal y conductores
- Controles
- Vehículos seguros
- Infraestructura física
- Atención a víctimas
- Recursos que establece la empresa para la ejecución del plan estratégico de seguridad vial

4.3.Fase III: Ejecución

En esta Fase de ejecución del proyecto es la fase en la que ponemos en marcha todas las acciones planeadas previamente.

Dicho de otro modo, es el momento se implementan las acciones consideradas en el punto 4.2.3.3. Acciones.

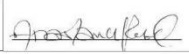
4.3.1. Alcance del plan de seguridad vial

Teniendo en cuenta la cantidad de vehículos propios y tercerizados supera los 50 y la actividad de la empresa corresponde al servicio de transporte público terrestre automotor especial, se dará aplicación del nivel avanzado para el presente plan estratégico de seguridad vial teniendo en cuenta lo requerido por la resolución 40595 de 2022.

4.3.2. *Participantes del plan estratégico de seguridad vial*

4.3.2.1 Acta de conformación del líder del plan estratégico de seguridad vial. La información sobre el acta de nombramiento del líder del plan estratégico de seguridad vial se encuentra en el anexo N.º 10, donde se identifican los datos mas relevantes y actualizados sobre el líder del plan estratégico de seguridad vial.

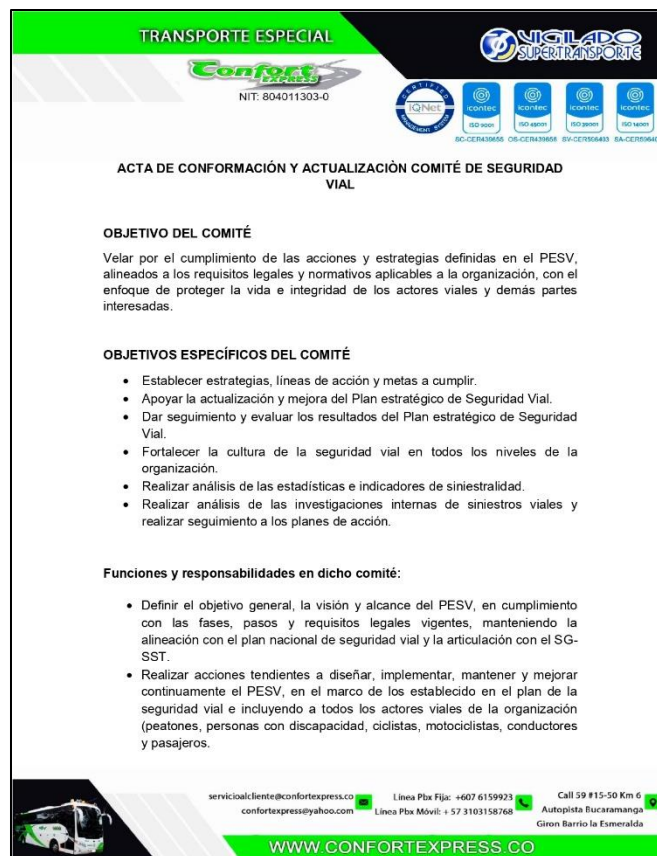
Figura 11. *Acta de reunión, conformación del líder*

		ACTA DE REUNIÓN		CÓDIGO GI4-F-22
				F.A. 12/01/2016
				VERSIÓN 02
FECHA: 3 DE OCTUBRE DE 2022				ELABORO: ZULAY MARTINEZ C.
1. PARTICIPANTES y APROBACIÓN				
PARTICIPANTES		CARGO	FIRMA	
JOSE OMAR NIÑO		GERENTE		
ZULAY CASTAÑEDA	MARTÍNEZ	DIRECTOR SIG – ESPECIALISTA SST		
ANA MARIA RUIZ CASTRO		DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL – LIDER PESV		
2. ORDEN DEL DIA <i>El orden del día propuesto para la reunión se resume a continuación:</i>				
No.	TEMA		RESPONSABLE.	
1	Designación líder del sistema de gestión de seguridad vial		Gerente	
2	Funciones y responsabilidades del director de seguridad vial		Lider SGSST	
3. DESARROLLO DE LOS CONTENIDOS Y ACUERDOS				
CONFORT EXPRESS S.A.S designa como responsable y líder diseño e implementación del sistema de gestión de seguridad vial a la señora ANA MARIA RUIZ CASTRO, cargo director de seguridad vial y Auditor ISO 39001:2014.				
ENCARGADO DE SEGURIDAD VIAL CONFORT EXPRESS SAS.				
Nombre y Apellido		CARGO	FIRMA	
ANA MARIA RUIZ CASTRO		DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL		
RESPONSABILIDADES DEL LIDER DEL SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL. De acuerdo a la Resolución 20223040040595 de 2022 e ISO 39001:2014.				
1. Diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial conforme a los requisitos normativos y legales vigentes. 2. Velar porque se cumplan las etapas de planificación e implementación seguimiento y mejora del PESV. 3. Diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del PESV.				

Tomada de soporte PESV

4.3.2.2 Acta de conformación del comité de seguridad vial. Esta información se encuentra en el anexo N.º 11 adjunto, donde se identifican los datos más relevantes y actualizados sobre el comité de seguridad vial.

Figura 12. Acta de conformación del comité de seguridad vial



Tomada de los soportes del PESV

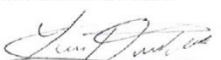
4.3.3. Divulgación de la política de seguridad vial

En el anexo N. °12 se encuentran establecidas las firmas de los participantes y/o trabajadores a los cuales se les socializo la nueva política de seguridad vial actualizada que va alineada con el nuevo plan estratégico de seguridad vial.

Figura 13. Divulgación Política vial

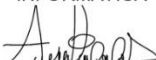
En constancia de lo anterior se firma del día 24 de Febrero de 2023.


NIDIA ROCIO CARREÑO
ASESOR JURÍDICO


LUIS DAVID NIÑO
INGENIERO MECANICO


JONATHAN ALBERTO SANDOVAL
COORDINADOR DE TECNOLOGÍA
INFORMATICA


VÍCTOR GONZÁLEZ TAPIAS
DIRECTOR DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE


ANDREA CALA
AUXILIAR ADMINISTRATIVA


PAULA ANDREA TORRES
DIRECTOR DE GESTIÓN HUMANA


ANA MARIA RUIZ CASTRO
DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL

APROBÓ:


JOSE OMAR NIÑO
GERENTE
REPRESENTANTE LEGAL


ZULAY MARTINEZ CASTAÑEDA
DIRECTOR DE GESTIÓN INTEGRAL
RESPONSABLE ESPECIALISTA SST



Tomada de los soportes del PESV

4.3.4. Caracterización, evaluación y control del riesgo

Se ha establecido el procedimiento de riesgos viales GSV-P-03, que establece la metodología para la caracterización, evaluación y control de los riesgos viales, aplicables a las actividades realizadas por la empresa. Con la finalidad de reducirlos a niveles que sean tolerables por la organización.

En el procedimiento se contempla:

- Revisión de las actividades para la identificación de riesgos viales
- Identificación del riesgo vial
- Análisis del riesgo vial
- Valoración del riesgo vial

- Tratamiento del riesgo
- Seguimiento a la eficacia de los controles
- Riesgos y oportunidades en Seguridad Vial – Alineación NTC ISO 39001:2014

4.3.4.1 Revisión de las actividades para la identificación de riesgos viales. Para el levantamiento de información de los riesgos viales se tienen en cuenta las siguientes fuentes de información:

- Análisis de causa de accidentes o siniestros viales
- Encuestas o talleres de identificación de peligros y riesgos viales
- Conocimiento y experticia de los expertos en seguridad vial
- Resultados de indicadores
- Nuevos mecanismos o metodologías de identificación de riesgos viales

Adicional a las fuentes anteriores se deben tener en cuenta y contemplar:

- Actividades, productos y servicios de la organización
- Los riesgos e impactos que genera directamente materia de seguridad vial, por la ejecución de sus labores o prestación del servicio. Para CONFORT EXPRESS se debe tener en cuenta gestionar los riesgos por el transporte de usuarios escolares, usuarios de turismo y empresariales
- Se deben contemplar todos los actores viales que realizan desplazamientos viales (Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones)

Cuando se presenten incidentes o accidentes viales se debe realizar el respectivo análisis GSV-F-07, con los elementos antes mencionados con el fin de actualizar la matriz de riesgos viales.

Para el inicio de los contratos se realiza la GSV-F-34 inspección de seguridad vial Infraestructura segura – rutas internas y se debe realizar el GSV-O-01 análisis de riesgos viales específico para el contrato o cliente, esta información sirve de entrada para la actualización de los riesgos viales.

4.3.4.2. Identificación del riesgo vial

La identificación de los riesgos se realiza inicialmente mediante la matriz de riesgos viales GSV-F-06 teniendo en cuenta:

- Todos los colaboradores o actores viales.
- Vehículos automotores y no automotores.
- Rutas o desplazamientos realizados

La identificación del riesgo, así como las condiciones del mismo son dinámicas y cambiantes teniendo en cuenta los cambios en el entorno y la velocidad en los diferentes desplazamientos.

Para realizar la identificación inicial se aplican diferentes mecanismos o herramientas de recolección de información primaria:

- Análisis de causas de incidentes y accidentes previos
- Encuestas de identificación de riesgos
- Lluvia de ideas de profesionales o colaboradores con conocimiento en SV (auditores – comité de seguridad vial – entes de vigilancia y control – ARL, entre otras)

Las actividades desarrolladas en la empresa se enmarcan en:

- Actividades administrativas con desplazamientos In Itinere.

- Actividades administrativas y operativas con desplazamientos laborales o en misión fuera de las instalaciones de la empresa.
- Actividades operativas de conducción con desplazamientos en diferentes rutas ejercicio el rol de conducción directa

Con actividades específicas en:

- Transporte especial de pasajeros línea empresarial.
- Transporte especial de pasajeros línea escolar.
- Transporte especial de pasajeros línea turismo

Se deben tener en cuenta los factores de la seguridad vial del sistema seguro (Comportamiento seguro, Vehículos seguros, Velocidades seguras, entorno o infraestructura vial y viajes seguros). Los cuales se incluyen en los 3 factores de riesgo así:

Tabla 16. *factores de la seguridad vial del sistema seguro*

Factor Humano O De Hábito	Factor Ambiental O De Entorno	Factor Mecanico O Vehiculo
Comportamiento: Excesos de horas de conducción, distracción, no uso del cinturón de seguridad, no uso del casco, entre otros	Mal estado de la vía	Vehículos: Incumplimiento al plan de mantenimiento
Velocidad: Exceso de velocidad, frenadas bruscas, aceleraciones bruscas, deficiente espacio de seguridad, entre otros	Señalización deficiente	Deficiencias en la inspección preoperacional
Viajes: Errores en la planificación de los viajes, Falta de controles operacionales, pobre análisis dinámico del riesgo, entre otras	Clima: Lluvia, niebla, vientos fuertes	Falta de idoneidad del personal de mantenimiento entre otras
	Tráfico	
	Trayectos frecuentes	
	Entre otros	

En la matriz de riesgos viales se detalla con mayor claridad la identificación inicial de los riesgos viales para cada factor.

4.3.4.3 Análisis del riesgo vial. Para el análisis de riesgos viales se aplica la metodología Bow-tie o análisis en forma de pajarita, Este análisis se caracteriza por poner el acento sobre la representación gráfica de las causas y consecuencias de un riesgo

- El riesgo se escribe en la posición central del esquema definitivo
- A la izquierda se identifican las causas que podrían ocasionar que dicho riesgo se materialice
- A la derecha del riesgo se describen las consecuencias directas o indirectas que se pueden generar en caso de que el riesgo se materialice

Figura 14. metodología Bow-tie



4.3.4.4. Valoración del riesgo vial. Para la valoración del riesgo vial se tiene en cuenta la metodología del mapa de calor que se basa en términos de probabilidad y exposición.

No se tendrá en cuenta el nivel de consecuencia ya que en seguridad vial siempre va a ser crítico y afectara la gestión que se puede realizar sobre cada variable.

Para valorar la exposición se debe tener en cuenta las siguientes variables:

Tabla 17. *Valoración nivel de exposición*

Nivel De Exposición		
Nivel de exposición	Valor	Descripción
Frecuente	3	La exposición del riesgo vial se presenta más de 6 horas al día
Ocasional	2	La exposición del riesgo vial se presenta entre 3 y 6 horas al día
Esporádica	1	La exposición del riesgo vial se presenta menos de 3 horas al día

Para valorar la probabilidad se debe tener en cuenta las siguientes variables:

Tabla 18. *Valoración de la probabilidad vs los controles*

Nivel De Probabilidad Vs Controles		
Nivel de probabilidad	Valor	Descripción
Muy probable	3	No se tienen establecidos controles eficaces
Poco probable	2	Se cuenta con controles, pero su eficacia es baja
No es probable	1	Se cuenta con controles eficaces

Finalmente se determina el nivel del riesgo:

Tabla 19. *Valoración del nivel del riesgo*

Nivel Del Riesgo		
Nivel del riesgo		Valor del nivel del riesgo
I	Critico	6 – 8
II	Moderado	3 – 4
III	Bajo	1 – 2

Tabla 20. *Mapa de calor de nivel del riesgo*

Mapa De Calor De Nivel Del Riesgo				
Nivel del riesgo		Valor de probabilidad		
		1. No es probable	2. Poco probable	3. Muy probable
Nivel de exposición	3. frecuente	3	6	9
	2. ocasional	2	4	6
	1. esporádico	1	2	3

4.3.4.5. Tratamiento del riesgo. Se deben contemplar los siguientes aspectos para las medidas de control:

- Número de trabajadores expuestos: importante tenerlo en cuenta para identificar el alcance del control que se va a implementar
- Peor consecuencia: aunque se han identificado los efectos posibles, se debe tener en cuenta que el control que se va a implementar evite siempre la peor consecuencia al estar expuesto al riesgo

- Existencia requisito legal asociado: la organización podría establecer si existe o no un requisito legal específico a la tarea que se está evaluando para tener parámetros de priorización en la implementación de las medidas de intervención

Para tratar los riesgos según su nivel de valoración se debe determinar si:

- Se evita el riesgo
- Se acepta el riesgo
- Se elimina la fuente que lo ocasiona
- Se modifica la exposición y la probabilidad

Finalmente se deben determinar los controles específicos teniendo en cuenta:

- Controles de ingeniería
- Controles administrativos o de autoridades competentes
- Equipos y elementos de protección personal o colectiva

Para determinar los controles tenemos en cuenta los siguientes aspectos:

- La necesidad de una combinación de controles, combinación de elementos de la jerarquía anterior (por ejemplo, controles de ingeniería y administrativos)
- Buenas prácticas establecidas en el control del peligro particular que se considera - Utilización de nuevas tecnologías para mejorar los controles
- El comportamiento humano y si una medida de control particular será aceptada y se puede implementar efectivamente
- Tipos básicos habituales de falla humana (por ejemplo, falla simple de una acción repetida con frecuencia, lapsos de memoria o atención, falta de comprensión o error de juicio y violación de las reglas o procedimientos) y las formas de prevenirlos

- La posible necesidad de disposiciones en caso de emergencias/contingencias en donde fallan los controles del riesgo
- La falta potencial de familiaridad con el lugar de trabajo y los controles existentes de quienes no tienen un empleo directo en la organización, por ejemplo, otros actores viales

El control operacional de los riesgos debe alinearse a los diferentes programas de seguridad vial tales como:

- Programa de gestión de velocidades seguras
- Programa de prevención de la fatiga
- Programa de prevención de la distracción
- Programa de cero tolerancias al consumo de alcohol, drogas o sustancias psicoactivas
- Programa de protección de actores viales vulnerables

4.3.4.6 Seguimiento a la eficacia de los controles. La evaluación y control de los riesgos viales se debe actualizar como mínimo 1 vez al año y/o cada vez que ocurra un siniestro vial en la cual resulte involucrado un vehículo de la organización o puesto al servicio de ella y a consecuencia del mismo se causen fatalidades o lesiones, o cuando se presente un siniestro vial de un miembro de la comunidad de la organización al interior o en su entorno, o cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.

4.3.4.7 Resumen de riesgos prioritarios

4.3.4.7.1 Matriz de riesgos viales general usuarios y actores viales. Rol o actor vial:

Peatón-ciclistas - motorizados - otros conductores/Nivel de riesgo: Critico

Tabla 21. *Priorización de desplazamientos laborales*

Clasificación	Descripción	Medidas De Intervención
Factor Humano o Habito	Distracciones	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.
	Exceso de confianza	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.
	No uso de pasos peatonales - No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.

4.3.4.7.2. Matriz de riesgos viales especifica conductores y trabajadores en misión. Rol

o actor vial: conductores y trabajadores en misión de motocicletas/Nivel de riesgo: Critico

Tabla 22. *Priorización de conducción de motocicletas*

Clasificación	Descripción	Medidas De Intervención
Factor ambiental o entorno	Presencia de animales y obstáculos en la vía.	Actualización y socialización de PON para prevención de ataque o AT por presencia de animales en la vía o ruta. Capacitación en señalización vial. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial. Entrega de botas para personal en misión en motocicleta y epps.

Rol o actor vial: conductores y trabajadores en misión de vehículos/Nivel de riesgo: Critico

Tabla 23. *Priorización de conducción de vehículos*

Clasificación	Descripción	Medidas De Intervención
Factor Humano o Habito	Exceso de velocidad	Elementos de reducción de la velocidad en las vías como resaltos, reductores de velocidad. Generación y actualización de rutogramas. Aplicación de encuestas de puntos críticos. Seguimiento o monitoreo por GPS. Seguimiento a los conductores infractores. Notificación y sanciones a conductores infractores. aplicación de encuestas de comportamientos viales. Generar incentivos y motivación para la toma de conciencia y el cumplimiento normativo por parte de conductores y trabajadores en misión. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial. Alarma sonora de control de velocidad en vehículos. Implementación de calcomanías de prevención al exceso de velocidad en los vehículos. Implementación de calcomanía con código QR para que los usuarios puedan reportar quejas o situaciones con respecto al comportamiento del conductor.
	Realizar maniobras inseguras - Aceleraciones - Frenadas - Giros bruscos	Generación y actualización de rutogramas. Aplicación de encuestas de puntos críticos. Seguimiento o monitoreo por GPS. Seguimiento a los conductores infractores. Notificación y sanciones a conductores infractores. aplicación de encuestas de comportamientos viales. Generar incentivos y motivación para la toma de conciencia y el cumplimiento normativo por parte de conductores y trabajadores en misión. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.

Factor Humano o Habito	Realizar maniobras inseguras - Aceleraciones - Frenadas - Giros bruscos	Implementación de calcomanías de prevención al exceso de velocidad en los vehículos. Implementación de calcomanía con código QR para que los usuarios puedan reportar quejas o situaciones con respecto al comportamiento del conductor. Socialización de lecciones aprendidas en caso de IT y AT por causa de este riesgo.
	Distracciones	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.
	Exceso de confianza	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.
	No uso de puentes peatonales	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.

4.3.4.8 Riesgos y oportunidades en Seguridad Vial – Alineación NTC ISO 39001:2014. Los riesgos y oportunidades en seguridad vial se determinan teniendo en cuenta los aspectos analizados desde el contexto interno y externos, las partes interesadas, entre otros; con el fin de:

- Asegurar que el SG SV pueda lograr los resultados previstos
- Prevenir o reducir los efectos indeseados
- Lograr la mejora continua

Mediante la GG-F-14 Matriz de riesgos y oportunidades se realiza en conjunto con la dirección de Gestión Integral la identificación y análisis de los riesgos y oportunidades asociados a la seguridad vial de la organización.

Entre otros se han identificados algunos riesgos en seguridad vial tales como:

- Accidentes de tránsito e Incremento en la cantidad de víctimas por siniestros viales

- Incumplimiento a las políticas de seguridad vial y de regulación por parte de los colaboradores y terceros de la organización
- Bajo control de los mantenimientos preventivos de los vehículos afiliados y subcontratados
- Bajo control en la identificación de los riesgos de los factores de desempeño el cual se materializa en Incidentes y Accidentes de tránsito
- Demoras en el servicio a causa de huelgas de la comunidad, paros Armados, grupos al margen de la ley
- Inadecuada atención a víctimas frente accidentes de tránsito
- Afectación a la movilidad
- Mejoras en la malla vial que reducen los tiempos de desplazamiento en rutas
- No generar control al sistema de gestión de seguridad vial y PESV por falta de compromiso de todos los líderes en el avance de implementación del SG SV

Entre otros se han identificados algunas oportunidades en seguridad vial tales como:

- Campañas y capacitaciones aplicadas según estudio de riesgos viales, factores de desempeño Accidentes, Incidentes o eventos de tránsito presentados.
- La formación del comité de seguridad vial en los nuevos cambios normativos.
- Apoyo por parte de los organismos control en campañas, formación y toma de conciencia de la seguridad vial.
- Resultados óptimos del desempeño del plan estratégico de seguridad vial bajo la nueva resolución 40595 de 2022 alineada a la certificación y seguimiento de la norma ISO 39001.
- Identificación y gestión de los riesgos viales Divulgando de manera dinámica los puntos críticos de seguridad vial dentro y fuera del área metropolitana de Bucaramanga, e ilustrar

el factor de desempeño, factor de riesgo y la posible materialización que pueden llegar a tener.

- Control adecuado en el cumplimiento y seguimiento a los mantenimientos preventivos en los vehículos.
- Adecuada Preparación y respuesta ante emergencias viales.

4.3.5. *Objetivos y metas PESV*

CONFORT EXPRESS SAS, define los siguientes objetivos y metas en seguridad vial:

- Asegurar la correcta atención integral a víctimas en caso de accidentalidad.
- Fomentar hábitos, comportamientos y conductas seguras para todos los actores en la vía.
- Garantizar el cumplimiento de las actividades del plan de mantenimiento, para garantizar el buen funcionamiento del parque automotor.
- Gestionar los riesgos viales alineándolos a los factores de desempeño con el fin de verificar su eficacia y tomar acciones oportunamente:
- Garantizar el cumplimiento de las normas y los requisitos legales aplicables a la organización.
- Garantizar los recursos técnicos, financieros y físicos necesarios para el cumplimiento de la política del sistema de gestión integral y la gestión de los riesgos y oportunidades.
- Mantener procesos estratégicos y óptimos en el sistema de gestión integral que garantice el mejoramiento continuo de la organización.
- Fortalecer la formación, competencia y compromiso del recurso humano, contribuyendo integralmente la organización.

- Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras durante la prestación del servicio:

Se alinearon las metas con los objetivos así:

Tabla 24. *Objetivos y Metas PESV*

Objetivos SV	Indicador	Proceso-responsable	Tipo de indicador	Frecuencia	Meta
Asegurar la correcta atención integral a víctimas en caso de accidentalidad.	Tasa de siniestros viales por nivel de pérdida. TSV(n).	Dir. Gestión integral	Res. 40595	Trimestral	≤ 3
	Costos de siniestros viales por nivel de pérdida. \$SV(n)	Dir. Gestión integral	Res. 40595	Trimestral	≤ 15 millones de pesos
	Causalidad en siniestros viales (Fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples).	Dir. Gestión integral	Dec. 431	Trimestral	1 causa reiterativa
Fomentar hábitos, comportamientos y conductas seguras para todos los actores en la vía.	% de excesos de jornadas laborales	Dir. Gestión humana	Res. 40595	Mensual	Máximo 2 eventos en el mes
	Índice De Cambios Por Comportamiento	Dir. Seguridad vial	Interno - Normativo	Semestral	90%
	Índice De Casos Positivos Por Consumo De Drogas	Dir. Seguridad vial	Res. 40595 - Programas	Mensual	0%
	Índice De Casos Positivos Por	Dir. Seguridad vial	Res. 40595 - Programas	Mensual	0%

	Consumo De Alcohol				
	Incentivos Y Motivación Para El Personal	Dir. Gestión humana	Interno - Normativo	Trimestral	90%
Garantizar el cumplimiento de las actividades del plan de mantenimiento, para garantizar el buen funcionamiento del parque automotor.	Cumplimiento al plan de mantenimiento preventivo de vehículos.	Ing. Mecánico	Res. 40595	Trimestral	90%
	Inspecciones diarias preoperacionales	Ing. Mecánico	Res. 40595	Mensual	100%
	Índice De Vehículos Intervenidos de inspecciones preventivas y en CDA	Ing. Mecánico	Res. 315	Bimestral	100%
	Eficacia En La Solución De Los Hallazgos De Mantenimiento	Ing. Mecánico	Interno - Normativo	Mensual	100%
	Índice De Vehículos Varados	Ing. Mecánico	Res. 315	Mensual	90%
	Inspección Inicial	Ing. Mecánico	Interno - Normativo	Mensual	100%
Gestionar los riesgos viales alineándolos a los factores de desempeño con el fin de verificar su eficacia y tomar acciones oportunamente.	Riesgos de seguridad vial identificados	Dir. Seguridad vial	Res. 40595	Anual	100%
	Gestión de riesgos viales	Dir. Seguridad vial	Res. 40595	Anual	80%
Garantizar el cumplimiento de las normas y los	Cumplimiento de requisitos legales	Dir. Gestión integral	Interno - Normativo	Semestral	100%

requisitos legales aplicables a la organización.					
Garantizar los recursos técnicos, financieros y físicos necesarios para el cumplimiento de la política del sistema de gestión integral y la gestión de los riesgos y oportunidades.	Cumplimiento de presupuesto Del SIG	Dir. Gestión integral	Interno - Normativo	Anual	80%
Mantener procesos estratégicos y óptimos en el sistema de gestión integral que garantice el mejoramiento continuo de la organización.	No conformidades auditorias cerradas	Dir. Seguridad vial	Res. 40595	Anual	100%
	Cumplimiento de metas PESV	Dir. Seguridad vial	Res. 40595	Trimestral	80%
	Cumplimiento de actividades del plan anual PESV	Dir. Seguridad vial	Res. 40595	Trimestral	90%
Fortalecer la formación, competencia y compromiso del recurso humano, contribuyendo integralmente la organización	Cumplimiento al plan de formación en seguridad vial	Dir. Gestión humana	Res. 40595	Trimestral	90%
	Cobertura plan de formación en seguridad vial	Dir. Gestión humana	Res. 40595	Trimestral	40%
Fomentar la conducción de	Cobertura del programa de	Coord. Tecnología	Res. 40595	Mensual	100%

vehículos a velocidades seguras durante la prestación del servicio	gestión de velocidad empresarial				
	Excesos límite de velocidad laboral	Dir. Gestión humana	Res. 40595	Mensual	10%

A través de la GG-F-16 matriz de objetivos de gestión integral se realiza el despliegue de actividades y seguimiento del cumplimiento de los mismos.

4.3.6. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Se ha establecido el GSV-P-04 Procedimiento velocidades seguras, que contiene la regulación de velocidades reglamentarias en Colombia.

4.3.6.1. Programa de gestión de velocidad

4.3.6.1.1. Dentro del código de tránsito tenemos que el capítulo XI Límites de Velocidad establece los siguientes artículos:

Tabla 25. Código de tránsito- Límites de Velocidad

Artículo	Descripción
Artículo 106°	Límites de velocidad en zonas urbanas público. En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas
Artículo 107°	Límites de velocidad en zonas rurales. La velocidad máxima permitida en zonas rurales será de ochenta (80) Kilómetros por hora. En los trayectos de las autopistas y vías arterias en que las especificaciones de diseño y las

Artículo	Descripción
	condiciones así lo permitan, las autoridades podrán autorizar velocidades máximas hasta de (100) kilómetros por hora por medio de señales adecuadas. Parágrafo (Solo aplica a vehículos particulares). De acuerdo con las características de operación de la vía y las clases de vehículos, las autoridades de tránsito competentes determinarán la correspondiente señalización y las velocidades máximas y mínimas permitidas
Artículo 108°	Separación entre vehículos La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique

La indebida operación de los vehículos, llevándolos a excesos de velocidad no permitidos en la ciudad, no está permitido por parte de la empresa, pues tenemos en cuenta que nuestra misión es la calidad y prestar un servicio adecuado y oportuno, pero teniendo claro que la seguridad esta primero.

4.3.6.1.2. Política de regulación de velocidad. La empresa ha determinado la siguiente política de velocidad segura que busca fomentar en los conductores la toma de conciencia sobre el control de la velocidad durante la prestación del servicio.

Figura 15. *Política de regulación de la velocidad*

POLÍTICA DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD

CONFORTE EXPRESS S.A.S. Establece como política de Regulación de velocidad en concordancia por las establecidas de ley:

Deben respetar los límites de velocidad (velocidad máxima permitida en carretera destapada 40 km/h, la velocidad en vía pavimentada será la indicada en las Señales Restrictivas de cada zona, en ningún caso deberá exceder los 80 km/h, aun para vías en doble calzada; para zona urbana 60 km/h.

Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora En lugares de concentración de personas, en zonas escolares, y en zonas residenciales.

Los conductores que ingresen a las instalaciones internas no deben exceder los diez (10) kilómetros por hora o los límites establecidos.

El conductor deberá estar atento a la señal de alarma del equipo de GPS y acatar la restricción disminuyendo la velocidad.



Tomada de los soportes del PESV

La empresa cuenta con plataforma GPS de monitoreo para el seguimiento vehicular el cual permite verificar las condiciones de ruta y desempeño en el servicio por parte del conductor, con reportes como:

- *Tráfico en tiempo real:* Activando la opción de tráfico en tiempo real conocerá el promedio de velocidad actual de las vías y cuáles son las vías o las zonas que presentan mayor congestión
- *Alertas programadas:* Usted podrá configurar recordatorios que le ayuden con las tareas periódicas de mantenimiento de los vehículos
- *Administración del vehículo:* Localizar el vehículo visualizando su ubicación o el historial de desplazamiento en un mapa digital

- *Frenadas y aceleradas bruscas:* El sistema puede informarle las aceleraciones y desaceleraciones rápidas o bruscas que tenga el vehículo
- *Control avanzado:* Estos comandos pueden tener diversas aplicaciones según el tipo de instalación del dispositivo. (Apagado, Encendido, consumo de combustible entre otros)
- *Control de itinerarios:* A uno o a un grupo de vehículos se le puede asignar un tiempo mínimo y un tiempo máximo para desplazarse entre puntos previamente definidos, el sistema llevará control de estos tiempos y reportará su incumplimiento
- *Zonas de control y/o Geocercas:* Para controlar áreas de trabajo o rutas, usted puede crear una zona de control, trazándola en el mapa, con configuración de horarios y notificaciones de ingreso y salida
- *Reportes:* Se puede descargar un informe con todos los eventos que se generan desde el vehículo y de manera mensual recibirá un informe general con el consolidado de los eventos generados

Mediante el GSV-F-37 Programa de seguridad vial-velocidades seguras se planifican, ejecutan y evalúan las actividades y resultados de la gestión de la velocidad.

Algunas actividades contempladas en el programa, entre otras son:

Tabla 26. *Actividades contempladas en el programa*

Actividades	Cobertura	Frecuencia	Responsable
Documentar y actualizar el procedimiento de velocidad segura	Todo los conductores y vehículos	Anual	Dir. Seguridad Vial
Verificar la instalación de GPS en todos los vehículos de servicio	Todos los vehículos	Trimestral	Coord. Tics
Seguimiento al monitoreo vehicular	Todos los vehículos	Mensual	Dir. Seguridad Vial

Actividades	Cobertura	Frecuencia	Responsable
Seguimiento al funcionamiento de GPS instalados en los vehículos		Semestral	Coord. Tics
Seguimiento a las medidas tomadas y aplicación del protocolo de sanciones para los infractores con excesos de velocidad.	Todos los conductores	Mensual	Dir. Gestión Humana
Campañas	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Socialización velocidad permitida en Colombia.	Todos los conductores	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Seguimiento al Ranking de infracciones	Todos los conductores	Mensual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Premiación e incentivos a conductores que cumplen las normas de velocidad	Todos los conductores	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Socializar Tips de Seguridad Vial enfocados al control de la velocidad	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Campaña de velocidades seguras para actores viales externos	Actores viales externos	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial

4.3.6.2. Programa de Prevención de la Fatiga. Se ha establecido el GSV-P-05
Procedimiento de prevención de la fatiga.

La fatiga es una alteración del estado de vigilia y de la capacidad para realizar tareas de forma segura como consecuencia de la falta de sueño, tareas con alta exigencia mental o física y alteraciones en horarios de descanso y trabajo.

Según estudios realizados, bajo los efectos de la fatiga se alteran las sensaciones, percepción, movimientos, el comportamiento y se dificulta el razonamiento.

Tabla 27. Persona alerta VS Persona Fatigada

Una persona alerta	Una persona peligrosamente fatigada
Parpadea rápidamente (menos de 1 segundo)	Realiza parpadeos prolongados (2 segundos o más)
Está atenta a su entorno	Es indiferente a las personas ya su entorno
Realiza movimientos corporales coordinados	Realiza poca o ninguna actividad física
Es conversadora y animada	Empieza a tener micro sueños
	Mantiene la vista fija

Si un conductor se queda dormido tan solo dos segundos (Micro sueño) a una velocidad de 60Km/h, el vehículo habrá avanzado 33 metros sin control.

Causas de la fatiga:

- Jornadas de conducción extensas
- Estrés laboral (Presión por el cumplimiento de tiempos)
- Tráfico (Acorta los períodos de descanso)
- Malos hábitos (Descanso, alimentación, higiene ocupacional, automedicación y condiciones de salud)

La Dir. de gestión humana realiza la programación de turnos y horarios de trabajo del personal operativo como en misión con desplazamientos laborales.

Al realizar la programación se tendrá en cuenta el límite máximo de 10 horas de conducción, con pausas o descansos cada 3 horas.

Mediante el Monitoreo GPS se realiza el seguimiento a las horas de conducción realizadas por cada trabajador o colaborador, lo que permite llevar un control sobre el tiempo de trabajo y las paradas de descanso.

4.3.6.2.1. Política de regulación de la fatiga. La empresa ha establecido la siguiente política de regulación de la fatiga:

Figura 16. *Política de regulación de horas de conducción y descanso*



Tomada de los soportes del PESV

Mediante el GSV-F-37 Programa de seguridad vial- Prevención de la fatiga se planifican y se hace seguimiento a las actividades.

Tabla 28. *Programa de seguridad vial- Prevención de la fatiga*

Actividades	Cobertura	Frecuencia	Responsable
Documentar y actualizar el procedimiento de prevención de la fatiga	Todos los conductores y vehículos	Anual	Dir. Seguridad Vial
Verificar la instalación de GPS en todos los vehículos de servicio	Todos los vehículos	Trimestral	Coord. Tics
Planificar o programar los turnos y horarios de trabajo	Todos los vehículos	Mensual	Dir. Seguridad Vial
Seguimiento a las horas de conducción por medio del GPS.	Todos los vehículos	Mensual	Coord. Tics
Campaña de sueño y descanso	Todos los conductores	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Socialización de política de regulación de horas de conducción	Conductores Bavaria - Escolares	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Socialización Tips de prevención de fatiga en la conducción	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Seguimiento a las recomendaciones médicas y condiciones de salud a conductores que puedan generar fatiga	Todos los conductores	Mensual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Premiación e incentivos a conductores que cumplen las horas de conducción	Todos los conductores	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Aplicar encuesta de identificación temprana de la fatiga en conducción	Todos los conductores	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Seguimiento a los indicadores del programa	Actores viales externo	Mensual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial

4.3.6.3. Programa de Prevención de la Distracción. Se ha establecido el GSV-P-06 Procedimiento de prevención de la distracción.

Las distracciones al volante son uno de los errores humanos con gran incidencia en los siniestros de tránsito, ya que aumenta la exposición al riesgo.

Se produce una distracción en la conducción cuando algún suceso interno o externo al conductor, dentro o fuera del vehículo, capta la atención de este y lo desvía de la tarea de conducir.

Estas afectan el desempeño general del conductor, reducen la alerta, perjudican el proceso de toma de decisiones y hacen más lento el tiempo de reacción.

La distracción es problemática porque nuestra biología limita la capacidad de dividir la atención entre tareas. Bajo determinadas condiciones el desempeño de una o ambas finalmente se deteriora.

Tabla 29. Factores de distracción

Factores De Distracción	
EXTERNOS	INTERNOS
Las vías de tránsito que nos resultan familiares y monótonas, la señalización excesiva, las situaciones que son ajenas al tránsito como la publicidad, el teléfono móvil, entre otras, pueden hacer que bajemos el nivel de atención.	Circunstancias emocionales del conductor (enojo o depresión), y/o físicas (cansancio o dolor en el cuerpo) pueden facilitar las distracciones.

Tabla 30. Tipos de distracciones

Tipos De Distracciones	
Tipos	Descripción
Visuales	desviar la mirada hacia otra tarea diferente de la conducción, por ejemplo publicidad, paisaje, etc

Tipos De Distracciones	
Cognitivas	desviar el pensamiento hacia una conversación
Físicas	cuando un conductor manipula un objeto que le impide mantener las manos en el volante
Auditivas	responder una llamada telefónica

Tabla 31. *Distractores más frecuentes*

Distractores Mas Frecuentes	
Uso de un dispositivo móvil	Arreglarse, maquillarse o peinarse mientras se conduce
Colocarse el cinturón de seguridad luego de iniciada la marcha	Demorarse demasiado observando o ajustando los espejos retrovisores si ya inicio la marcha
Utilizar el sistema de sonido en alto volumen – cambiar el radio	Soltar el timón y al hecho de movilizar el cuerpo, buscando alcanzar un objeto
Buscar direcciones o ubicaciones en el GPS si ya inicio la marcha	Comer o beber mientras conduces, puede comprometer la atención y el uso de las manos
Comandos del vehículo, mirar los carteles de la calle, pasajeros, movimiento inesperado de objetos	El estado de ánimo del conductor o actor vial

4.3.6.3.1. Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce. La empresa ha establecido la siguiente política de regulación de la distracción.

Figura 17. Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce



Tomada de los soportes del PESV

Mediante el GSV-F-37 Programa de seguridad vial- Prevención de la distracción se planifican y se hace seguimiento a las actividades.

Algunas actividades contempladas en el programa, entre otras son:

Tabla 32. Programa de seguridad vial- Prevención de la distracción

Actividades	Cobertura	Frecuencia	Responsable
Documentar y actualizar el procedimiento de prevención de la distracción.	Todos los conductores de vehículos	Anual	Dir. Seguridad Vial
Verificar resultados de pruebas psicológicas o psicotécnicas (capacidad de concentración y atención en la tarea)	Todos los conductores	Cuando ingrese un trabajador nuevo o periódico	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Campaña de prevención de la distracción en la conducción	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Seguridad Vial

Socialización de política de No uso de equipos de comunicación o bidireccionales	Todos los conductores	Anual	Coord. Tics
Socialización Tips de prevención de distracción	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Premiación e incentivos a conductores que cumplen las normas de seguridad vial	Todos los conductores	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Seguimiento a las encuestas a usuarios y PQRS de las partes interesadas con respecto a reporte de distracciones en la conducción	Todos los conductores	Trimestral	Coord. Servicio al cliente Dir. Seguridad Vial
Intervención del riesgo psicosocial por parte del área SST	Todos los conductores	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Gestión Integral
Seguimiento a los indicadores del programa	Actores viales externo	Mensual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial

4.3.6.4. Programa de Cero tolerancias al consumo de alcohol, drogas o sustancias psicoactivas. Se ha establecido el GI-0-20 programa de prevención al consumo de alcohol, tabaco y drogas, alineado al SG SST.

El programa de prevención del consumo de Alcohol, tabaco y Drogas en CONFORT EXPRESS S.A.S., estará enmarcado en la normativa legal vigente que desde el Código Sustantivo de Trabajo y la Ley 9 de 1979 hasta las últimas regulaciones vigentes, aportan lineamientos para el desarrollo de acciones orientadas a la prevención integral.

La información personal de cada uno de los trabajadores, contratistas, empleado ó visitante se maneja de manera confidencial, garantizando que los resultados de las pruebas practicadas a

ellos sean conocidos solamente por el examinado y los trabajadores autorizados por la empresa para implementar las medidas de salud y/o administrativas correspondientes contempladas en este programa.

Los resultados positivos del uso de sustancias psicoactivas ó pruebas por examen clínico para determinar alcoholemia hacen parte de la valoración clínica y quedará registrada en la historia clínica, por lo tanto, su confidencialidad está regida por lo establecido en la normatividad vigente

Las personas tienen el derecho de rehusarse a realizar la prueba de alcohol y drogas, pero en CONFORT EXPRESS S.A.S., nos reservamos el derecho de suspender las labores de inmediato del trabajador, contratista, empleado ó suspender el ingreso al visitante.

A los empleados de CONFORT EXPRESS S.A.S., se iniciará el proceso disciplinario conforme a los procedimientos establecidos y a los contratistas se le dará por terminado la relación del contrato suscrito con la empresa.

Adicional a lo anterior, si un trabajador se encuentra bajo tratamiento médico con medicamentos que disminuyan su ánimo vigilante debe reportarlo al jefe inmediato presentando la formula médica, lo cual no obligará al empleado a realizar dichas actividades mientras esté bajo la influencia de dichos medicamentos, y que, por decisión y riesgo propio ejecute actividades que por su condición o características de alto riesgo le sean prohibidas, será responsable de sus actos y recibirá las sanciones disciplinarias aplicables según las circunstancias que se presenten, como consecuencia de su acto irresponsable.

Para CONFORT EXPRESS S.A.S., se establecen los siguientes grados de alcoholemia

Tabla 33. *Grados de alcoholemia*

Embriaguez	Grado De Alcoholemia			
	Cero	Primer	Segundo	tercer

Embriaguez	Grado De Alcholemla			
*mg de etanol/100 ml de sangre total	20 a 39 mg de etanol	40 a 99 mg de etanol	100 a 149 mg de etanol	150 mg de etanol en adelante

Fuente: Ley 1696 del 19 de diciembre del 2013

La empresa ha establecido la siguiente política de prevención al consumo de alcohol, drogas y/o sustancias psicoactivas:

Figura 18. Política de prevención al consumo de alcohol y sustancias psicoactivas



Tomada de los soportes del PESV

Algunas actividades contempladas en el programa, entre otras son:

Tabla 34. Programa de prevención al consumo de alcohol y sustancias psicoactivas

ACTIVIDADES	COBERTURA	FRECUENCIA	RESPONSABLE
Documentar y actualizar el procedimiento de cero tolerancias al consumo de alcohol, drogas o sustancias psicoactivas	Todos los conductores y vehículos	Anual	Dir. Seguridad Vial
Verificar resultados de pruebas psicológicas o psicotécnicas (tendencia a las adicciones)	Todos los conductores	Cuando ingrese un trabajador nuevo o periódico	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Verificar resultados de pruebas alcohol y sustancias en exámenes de ingreso	Todos los conductores nuevos	Cuando ingrese un trabajador nuevo o periódico	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Programación de pruebas aleatorias de alcohol y sustancias psicoactivas	Todos los conductores nuevos	Mensual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Campaña de prevención al consumo de alcohol, drogas o sustancias psicoactivas	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Seguridad Vial
Socialización de política a la prevención del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas	Todos los conductores	Anual	Coord. Tics
Socialización Tips de prevención	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Premiación e incentivos a conductores que cumplen las normas de seguridad vial	Todos los conductores	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Intervención del riesgo psicosocial por parte del área SST	Todos los conductores	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Gestión Integral
Seguimiento a los indicadores del programa	Actores viales externos	Mensual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial

4.3.6.5. Programa de Protección de Actores Viales Vulnerables. Se ha establecido el GSV-P-07 programa de protección de actores viales vulnerables.

Los actores viales más vulnerables son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior.

A nivel mundial más de la mitad de las muertes ocasionadas por lesiones en el tránsito corresponden a los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (World Health Organization, 2018), y en Colombia, este porcentaje se incrementa significativamente, llegando a sobrepasar el 80%.

El aprendizaje es una oportunidad para construir el conocimiento desde la propia vivencia y en colaboración con otras personas (Dewey, 2011). Por tanto, es necesario planear las actividades reconociendo las características de los grupos poblacionales, los riesgos a los que están expuestos y de este modo realizar intervenciones que los hagan partícipes de su propio proceso de aprendizaje a fin de cambiar o mejorar el comportamiento y las conductas hacia una movilidad segura.

Algunas actividades contempladas en el programa, entre otras son:

Tabla 35. *Programa de Protección de Actores Viales Vulnerables*

ACTIVIDADES	COBERTURA	FRECUENCIA	RESPONSABLE
Documentar y actualizar el procedimiento de protección de actores viales vulnerables	Todos los conductores y vehículos	Anual	Dir. Seguridad Vial
Identificación de actores viales vulnerables en la organización - Encuesta de Diagnostico Pesv	Todos los conductores	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Campaña de prevención para motociclistas	Actores viales vulnerables	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial

Campaña de prevención para ciclistas	Actores viales vulnerables	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Campaña de prevención para peatones	Actores viales vulnerables	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Campaña de prevención para Usuarios y/o pasajeros	Actores viales vulnerables	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Campaña de prevención para otros conductores	Actores viales vulnerables	Anual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Vincularse a una actividad social con entidades de control - Policía de carreteras, ANSV y otros para apoyar campañas a los actores viales	Actores viales vulnerables	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Inspección de seguridad vial a actores viales vulnerables internos (motociclistas – ciclistas)	Actores viales vulnerables	Semestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Socialización Tips de prevención	Todos los conductores	Trimestral	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial
Seguimiento a los indicadores del programa	Actores viales externos	Mensual	Dir. Gestión Humana Dir. Seguridad Vial

4.3.7. Mecanismos de contratación de los vehículos

Nuestro parque automotor se define con ochenta y siete (87) afiliados activos y a propiedad de la empresa diez (10) vehículos el cual se genera vínculo jurídico mediante un contrato de administración por afiliación.

Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio se generan los convenios de colaboración empresarial, Según la reglamentación establecida por el ministerio de transporte.

La empresa realiza convenios de colaboración con empresas de taxis, como medida de contingencia o plan de contingencia en caso de presentan novedades o fallas en los vehículos directos o afiliados, con el fin de solucionar de manera inmediata el transporte de los usuarios y dar continuidad a la prestación del servicio. Para lo cual la empresa de taxis en convenio debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- Entrega de documento PESV radicado o actualizado al año vigente
- Autoevaluación de estándares mínimos de resolución 0312 de 2019 vigente firmada por representante legal y responsable SST con licencia vigente
- Hoja de vida de responsable SST o especialista con soportes de formación y licencia SST vigente.
- Cámara de comercio.
- RUT
- Autorización de tratamiento de datos personales.
- Convenio vigente o actualizado y/o contrato

La empresa determina realizar auditorías de segunda parte los proveedores o contratistas críticos que impactan el Sistema Integrado de Gestión o la prestación del servicio de manera directa. Por tanto, se tiene en cuenta la auditoria anual a la empresa de taxis con convenio vigente.

4.3.7.1. Desplazamientos de los vehículos. En nuestro Plan de Rodamiento, se discriminan los desplazamientos de los vehículos contratados como afiliados y propios.

4.3.8. *Mecanismos de contratación de los conductores*

La empresa cuenta con dos mecanismos de contratación para conductores los cuales son:

- *Contrato por obra o labor determinada:* la empresa se acoge al artículo 45 del código sustantivo del trabajo de regular la duración del contrato de trabajo, y allí encontramos que puede ser “por el tiempo que dure la realización de una labor determinada”.
- *Contrato a término fijo inferior a un año:* Este tipo de contrato podrá prorrogarse por tres (3) veces por término igual o inferior, a partir de la cuarta prórroga el término será mínimo un (1) año, los trabajadores tendrán derecho al pago de vacaciones y prima de servicios en proporción al tiempo laborado. Debe constar por escrito.

4.3.9. *Auditoria*

La empresa garantizara auditorías internas en intervalos de tiempo planificado semestrales y externas por entes certificadores para tal fin Anuales, como se establece en el procedimiento de auditorías.

4.3.10. *Procedimiento de selección personal y conductores*

En CONFORT EXPRESS la selección de conductores propios o directos tiene como Objetivo Definir los lineamientos para la selección del conductor idóneo, para la prestación del servicio.

Tener en cuenta los siguientes requisitos:

- Los terceros esporádicos que soliciten FUEC directo con CONFORT deben dar cumplimiento a todos los requisitos del PESV, establecidos en el procedimiento de selección de terceros fidelizados
- Los terceros esporádicos que traigan o expidan FUEC por otras empresas afiliadoras, deben cumplir como mínimo los requisitos, establecidos en el procedimiento de selección de terceros esporádicos Y requisitos de empresas subcontratadas, que se encuentran en el instructivo de selección y evaluación de proveedores y contratistas

Se deben tener en cuenta los siguientes requisitos mínimos para esporádicos:

Tabla 36. *Requisitos mínimos para esporádicos*

REQUISITOS MÍNIMOS PARA ESPORÁDICOS	
Conductores	Vehículos
Planilla de Seguridad social Integral	SOAT
Licencia de conducción Vigente	Tecnomecánica
Cedula	Consulta RUNT
Consulta SIMIT	Tarjeta de propiedad
Socialización del rutograma de viajeros o esporádicos	Inspección preoperacional del día
ATS – Riesgos a los que esta expuesto	Soporte de inspección preventiva bimestral por CDA
	Ultimo certificado de desinfección
	FUEC del tercero
	Convenio empresarial vigente con el tercero o empresa afiliadora
	Pólizas extracontractuales
	Tarjeta de Operación
	GPS

4.3.10.1. Exámenes médicos

Dentro de las pruebas requeridas, se encuentran las establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de Protección Social y Salud, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción, profesigramas, donde se establece las pruebas de inicio, como control preventivo de los exámenes requeridos en un tiempo determinado, esta periodicidad está dada por cada examen ocupacional o psicosenométricos.

Los exámenes que debe realizar el conductor son:

- Exámenes médicos ocupacionales de acuerdo a lo establecido por la ley
- Exámenes psicosenométricos.

De acuerdo con lo establecido en la ley los exámenes médicos son:

4.3.10.1.1. Examen médico ocupacional

- Optometría
- Audiometría
- Examen médico ocupacional énfasis osteomuscular.
- Perfil lipídico
- Glicemia
- Prueba de alcohol y drogas.
- Electrocardiograma y DX Lumbosacra (mayores de 45 años)

4.3.10.1.2. Exámenes psicosenométricos

- Exámenes de coordinación motriz
- Examen psicológico
- Optometría

- Audiometría

Nota: la validación de los exámenes generados por la refrendación de la licencia de conducción, es por el lapso de tiempo de dos (02) meses al iniciar la vinculación o servicio en la empresa.

4.3.10.1.3. Idoneidad de los exámenes. CONFORT EXPRESS, cuenta con un convenio empresarial de la IPS OCUPASALUD S.A.S., legalmente constituida, para la realización de los exámenes, cada uno de los profesionales son idóneos para la práctica de estos.

- *Prueba teórica:* Esta prueba mide el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo que va a conducir
- *Prueba práctica:* Esta prueba permite conocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas están basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir
- *Idoneidad de quien realiza las pruebas:* CONFORT EXPRESS S.A.S., tiene convenio con un CRC, con la competencia laboral en transporte y mecánica automotriz
- *Pruebas psicotécnicas:* La realización de pruebas psicotécnicas que la empresa generara, es la prueba 16PF, que consiste en un test de personalidad de 16 factores., el cual la realiza la IPS OCUPASALUD. La idoneidad está dada en un profesional de psicología, validado por la tarjeta profesional

4.3.10.1.4. Recomendaciones entregadas al conductor para conservar su estado de salud. Para que sus condiciones de salud sean las adecuadas y su actividad laboral no afecte negativamente su estado físico o mental, CONFORT EXPRESS, genera seguimiento a estas condiciones por medio de los sistemas de vigilancia Epidemiológica.

4.3.10.2. Pruebas de control preventivo de conductores. En el procedimiento de selección del conductor se encuentra definida la frecuencia de realización de las siguientes pruebas el cual se realizan anual, a excepción de la prueba Psicotécnica que se efectúa al ingreso.

- Pruebas médicas de control (examen médico ocupacional)
- Pruebas psicosenso-métricos
- Pruebas teóricas
- Pruebas prácticas
- Pruebas mensuales de alcohol y sustancias Psicoactivas

4.3.10.2.1. Idoneidad de las anteriores pruebas. CONFORT EXPRESS, cuenta con un convenio empresarial de la IPS OCUPASALUD S.A.S., legalmente constituida, para la realización de los exámenes, cada uno de los profesionales son idóneos para la práctica de estos.

Para pruebas teóricas y prácticas: CONFORT EXPRESS S.A.S., cuenta con un convenio de un Centro de Enseñanza Automovilística.

4.3.11. Capacitación en seguridad vial

4.3.11.1. Programa de capacitación. La empresa CONFORT EXPRESS debido a la problemática actual por pandemia realiza las capacitaciones por medios virtuales y plataformas en donde las partes interesadas del procesos se reúnen y se establecen por medio de diapositivas, presentación de imágenes y videos, El procedimiento de capacitación y competencia y formación; se basa en generar la planeación, realización, responsable y evaluación de las capacitaciones; el mecanismo de control utilizado para para el cumplimiento de las capacitaciones de conductores propios y terceros, se hace mediante el formato Convocatoria de asistencia a capacitaciones.

4.3.11.2. Cronograma de capacitación y formación. La empresa anexa por año el Plan de capacitación para sus conductores, directos e indirectos (propios / terceros), personal administrativo, indicando los temas y las fechas probables, responsable, intensidad horaria, tipos de vehículos que se operan en la organización.

El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos., al momento de ingresar como proveedor de servicio se realizan inducciones en seguridad vial y del sistema de gestión integral, e ingresan al programa de capacitación junto con los proveedores de servicio antiguos.

4.3.11.3. Eficacia de la capacitación y formación. Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación interno el cual se basa de cuatro (4) preguntas que está a consideración del profesional que capacita, el mínimo de aciertos sobre las evaluaciones se establece en el procedimiento de competencia y formación.

En el caso de formación en manejo defensivo, mecánica básica, primeros auxilios servicio al cliente, está a cargo del proveedor C.E.A., con pruebas estandarizadas por este.

4.3.11.4. Idoneidad de eficacia de capacitación. Los proveedores idóneos para capacitación y formación en la empresa, son C.E.A. Practicar- Autoaprender y Multiemergencias S.A.S.

4.3.12. Control de documentación de los conductores

4.3.12.1. Documentación física conductores. La información de los conductores permite controlar el cumplimiento, sobre la documentación de ley requerida, La empresa solicita a los conductores propios y terceros, que prestan el servicio en la empresa los requisitos que establece como protocolo el checklist operativo.

4.3.12.2. Control de la Documentación. La empresa controla la documentación en una plataforma digital de comunicación interna, se consolida como formato Matriz Documentos Conductor.

- Nombres y Apellidos
- Número de identificación
- No de celular
- Fecha de nacimiento
- Edad
- Tipo de vehículo que conduce
- Placa de vehículo que conduce
- Fecha de vinculación

- ARL – EPS – AFP
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en la conducción
- Grupo de trabajo al que pertenece
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Inducción
- Exámenes ocupacionales
- Exámenes Psicosenso-métricos
- Prueba práctica
- Prueba teórica
- Curso de mecánica básica
- Curso de manejo defensivo
- Curso de servicio al cliente
- Curso de primeros auxilios
- Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes – fecha, lugar, área rural/urbana

4.3.13. Control

4.3.13.1. Medidas disciplinarias. Mediante la matriz de control y seguimiento de políticas de PESV; GH-F-44, Se registra y se lleva una revisión del cumplimiento de la divulgación correspondiente.

Cualquier conducta de violación en cualquiera de las condiciones a estas políticas descritas en el presente documento; tendrá como resultado la aplicación de acciones disciplinarias, tal como se establece el reglamento interno de trabajo; y protocolo de sanciones; y/o acta de compromiso de seguridad vial a los diferentes conductores terceros.

Con respecto a las normas establecidas anteriormente, depende el buen funcionamiento y aseguramiento del plan estratégico de seguridad vial de nuestra empresa.

4.3.13.2. Incentivos cumplimiento de políticas. El cumplimiento de cada uno de los lineamientos, políticas, procedimientos, protocolos de nuestra empresa, se generar el programa de incentivos para conductores propios y/o afiliados, así; como personal administrativo.

4.3.14. Vehículos seguros

4.3.14.1. Objetivo general. Garantizar el cumplimiento de las actividades del plan de mantenimiento y el buen funcionamiento del parque automotor.

4.3.14.2. Objetivos específicos

- Mitigar y combatir el desgaste y la destrucción tanto de la parte exterior como interior del vehículo.

- Garantizar una operación y funcionamiento adecuado de los vehículos que prestan el servicio en los contratos a favor de la empresa y que son vinculados a la misma.
- Asegurar una operación y funcionamiento continuo, confiable y seguro sin interrumpir los servicios que se prestan.
- Contribuir a tener menores costos de operación.
- Dar aplicación a resolución 315 del 2013 la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre.
- El mantenimiento preventivo y correctivo no sólo debe atender a los conceptos básicos que lo integran, sino también aquellas otras actividades que lo complementan. El plan (anual, mensual, semanal y diario) de trabajo será un requisito para garantizar la prolongación de la vida útil de los vehículos.

4.3.14.3. Requisitos de los vehículos. Requisitos para vehículos propios, Afiliados y/o subcontratados

Tabla 37. *Requisitos mínimos de los vehículos*

REQUISITOS MÍNIMOS DE LOS VEHÍCULOS		
Vehículos	Propietarios	Documentación
Placa	Nombre	Tarjeta de propiedad
Clase de vehículo	Identificación	póliza de seguro obligatorio vigente SOAT
No interno	Licencia de conducción	Póliza de Seguros con responsabilidad civil contractual y Extracontractual
Fecha de vinculación	RUT	Revisión Técnico-Mecánica
Convenio		Prueba de opacidad
Tipo de vehículo		Tarjeta de operación

Empresa subcontratada	Contratos de afiliación o convenio empresarial
Fecha de matricula	Ficha técnica
Marca	certificación GPS
Modelo	Rutagrama
Color	
Capacidad de pasajeros	
Capacidad de kilogramos	
Numero de motor	
Numero de chasis	
Línea	
Cilindraje	
Tipo de combustible	

4.3.14.4. Plan de revisión y mantenimiento preventivo de vehículos. Plan o programa de mantenimiento preventivo de los Vehículos (puntos estratégicos de revisión, Duración, periodicidad, condiciones Mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva). Se evidencia en el plan general de mantenimiento de vehículos.

El objetivo de este programa es garantizar a través de las herramientas adecuadas la seguridad y tranquilidad de nuestros clientes y afiliados, ejerciendo una supervisión directa por parte de la dirección para poder prestar un servicio más eficiente y seguro.

Se adoptarán las medidas dictadas de acuerdo con la Resolución 315 de 2013 para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor.

El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el, donde consignará el registro de las

intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.

4.3.14.5. Revisión y mantenimiento de vehículos. Para la empresa es de vital importancia que los vehículos con los cuales se presta el servicio a todos nuestros clientes, se encuentren en perfectas condiciones mecánicas por esta razón hace parte del Programa de mantenimiento Preventivo de vehículos servicio especial establecido como seguridad activa y seguridad pasiva, acorde a los manuales de cada vehículo propio, afiliado y tercero, este también se enfoca en la lista de chequeo emitido por el centro de diagnóstico automotor en convenio.

Idoneidad: CONFORT EXPRESS S.A.S., cuenta con un convenio con el taller que cumple con infraestructura, Así como la competencia de las personas que intervienen en los mantenimientos preventivos como correctivos de los vehículos; de la misma forma, confort cuenta con un ingeniero mecánico el cual quien realiza el seguimiento de las intervenciones y verifica el cumplimiento de los programas y cronogramas de mantenimiento. Hoja de vida Ing. Mecánico.

4.3.14.6. Vigilancia sobre las actividades correctivas de todos los vehículos vinculados. La empresa lleva un registro de todas las actividades preventivas y correctivas de todos los vehículos vinculados y propios las cuales serán consignadas en la bitácora de Mantenimiento, este procedimiento es realizado por el Ingeniero mecánico.

Adicional se solicitará a los propietarios que entreguen a la empresa copia de las facturas correspondientes a todas las actividades e intervenciones realizadas a los vehículos, facturas que serán constadas y certificada con inspección por el Ingeniero Mecánico.

4.3.14.7. Mantenimiento correctivo. El mantenimiento correctivo se registra en el formato de Bitácora de mantenimiento, estas intervenciones y reparaciones son derivadas de los resultados de las inspecciones y revisiones generadas o fallas de sus componentes, las acciones requeridas se deberán solucionar de inmediato.

En la bitácora de mantenimiento se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y/o taller autorizado, NIT del respectivo lugar donde se realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y la aprobación de la empresa.

Así mismo, se realiza el registro de fallas a corregir en el formato de orden de trabajo.

4.3.14.8. Protocolo en caso de fallas de los vehículos . Para dar cumplimiento a lo requerido por las entidades de transporte, la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S. cuenta con el siguiente protocolo en caso de presentar inconformidad, fallas, que imposibiliten el correcto funcionamiento del vehículo:

Figura 19. *P.O.N. en caso de fallas mecánicas del vehículo***P.O.N. EN CASO DE FALLAS MECANICAS DEL VEHÍCULO.**

En caso de que el vehículo presente fallas o desperfectos mecánicos en el recorrido de la ruta, se deberá realizar:

1. Informe al director de seguridad vial la situación presentada; y de la información clara y concisa del evento que se está presentando.
2. Asegúrese de que su vehículo sea lo más visible posible, encienda las luces de parqueo o estacionarias, coloque la señalización (CONOS-TRIANGULOS) en la vía a una distancia no menor a 30 metros, si la vía es de velocidades mayores aumente gradualmente la distancia de 5 metros por cada 10 km/h aumentados según la señalización, si la vía es de doble sentido no olvide que se debe colocar un dispositivo en cada lado del vehículo con la velocidad anteriormente mencionada.
3. Si existe una barrera o curva que limite su visibilidad, sitúese a una distancia prudencial de esta para poder ser visto con más facilidad.
4. Asegurarse que pueden bajar del vehículo usted y los demás ocupantes y de ser posible usted como conductor, no abandone el vehículo por el mismo lugar en donde circula la corriente vehicular.
5. Ubique los pasajeros en un lugar seguro y no vuelva al vehículo, a no ser que tenga la garantía que lo puede hacer con total seguridad.
6. En caso de transporte escolar la Auxiliar deberá hacer que los ocupantes del vehículo estén lo más lejos del tráfico y del vehículo averiado, fuera del carril por donde circulan los vehículos, para luego ubicarlos en un lugar seguro, examine y verifique que el lugar esté libre y despejado de vehículos para que no se entorpezca la movilidad y el tránsito, en lugares donde hay curvas o mucha congestión vehicular, no deberá superar la distancia de los conos o triángulos de señalización.
7. Obligatorio para el conductor, portar el chaleco o prenda reflectante sin excepciones, siendo aconsejable que el resto de ocupantes también porten uno.
8. Si a su criterio por alguna razón estima que no puede salir del vehículo usted y los ocupantes con total seguridad, permanezca dentro del mismo con los sistemas de retención abrochados (esto considerando que sea la situación más segura).
9. Si se da la orden, debe trasladarse al taller para mantenimientos correctivos y una vez atendida la situación se debe anexar el informe de las acciones correctivas tomadas y entregarlo en la coordinación de transporte.
10. Una vez resuelto el inconveniente, acercarse a un centro de diagnóstico autorizado para conocer el origen del fallo y certificar el estado del mismo

El conductor debe realizar las siguientes actividades:

1. Verifique los indicadores de su vehículo.
2. Presiones.
3. Temperaturas.
4. Niveles de lubricantes y refrigerante.
5. El conductor deberá escuchar atentamente para verificar si existen sonidos anormales.
6. Evaluar el daño y tratar de ubicar la parte afectada.
7. En caso que el conductor no pueda realizar la actividad o carezca de las herramientas adecuadas la empresa le indicará sobre qué hacer o enviará apoyo inmediato

Figura 20. P.O.N. en caso de fallas por inspección bimestral**P.O.N. EN CASO DE FALLAS POR INSPECCIÓN BIMESTRAL**

En caso del vehículo al ser revisado, presente defectos que impidan el desempeño adecuado, o que coloque en riesgo la vida de los pasajeros, conductores, y otros agentes en la vía, este vehículo no será despachado hasta realizar las reparaciones pertinentes y obtengan el visto de aprobación del Ingeniero Mecánico. Para esto está establecido que:

1. El vehículo es revisado y en caso de ser rechazado, el ingeniero procede a dar el informe a la empresa para tomar acciones.
2. El conductor y/o propietario debe informar al responsable De Seguridad Vial Y Coordinador De Transporte, que tienen la responsabilidad de generar solución para cumplir con los trayectos que tenía el vehículo en cuestión.
3. El coordinador de transporte organiza que vehículo va a reemplazar los recorridos.
4. El vehículo rechazado debe presentarse en centros especializados para realizar las reparaciones necesarias.
5. En caso de Fallas por fugas de los sistemas con goteo, el vehículo es retirado del servicio hasta no realizar la intervención; esto presenta un riesgo por derrame de líquidos en la vía, el cual genera una contaminación ambiental y por ende accidentes de tránsito a los demás vehículos que transitan.
6. Una vez corregidas, debe llevar los soportes de mantenimientos a la empresa para archivarlos en las hojas de vida.
7. El vehículo debe presentarse nuevamente a la inspección preventiva Bimestral para corroborar las reparaciones y solicitar el nuevo diagnóstico.
8. El Ingeniero De Mantenimiento presenta el nuevo informe corroborando si el vehículo ya es apto para laborar.
9. Una vez realizado este procedimiento el vehículo será enlistado nuevamente para prestar el servicio.

Idoneidad: CONFORT EXPRESS S.A.S., cuenta con convenios con diferentes talleres que cumplen con infraestructura, así como la competencia de las personas que intervienen en los mantenimientos preventivos como correctivos de los vehículos.

4.3.14.9. Inspección preoperacional del vehículo. Para mantener el mantenimiento preventivo del vehículo, el conductor y/o propietario del vehículo afiliado o subcontratado a la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S, deberá realizar diariamente y antes de iniciar su recorrido, una inspección preoperacional en donde se verifique los sistemas activos y pasivos del vehículo. Dicha inspección se realizará de forma visual en donde el conductor y/o propietario revise los siguientes aspectos:

Tabla 38. *Preoperacional del Vehículo*

PREOPERACIONAL DEL VEHÍCULO	
Documento	Descripción
Documentos del vehículo	El vehículo debe contar con todos los documentos legales vigentes, tal como su SOAT, Revisión Técnico mecánica, tarjeta de operación, revisión preventiva bimestral FUEC, ruto grama
Documentos del conductor	El conductor debe contar con su cedula de ciudadanía y su respectiva licencia de conducción la cual debe ser acorde al tipo de vehículo que está manejando
EPPS	El conductor debe contener todos los elementos de protección personal suministrados por la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S
Luces	El conductor deberá realizar una breve inspección de todo el sistema de luces del vehículo, donde verifique el funcionamiento de las luces altas, bajas, direccionales, parqueo, reversa y stop
Cabina	El conductor verificará que los elementos funcionen correctamente y no presenten ninguna anomalía
Llantas	El conductor verificará que el labrado y la presión de las llantas se encuentren en perfectas condiciones
Estado mecánico	El conductor verificará el buen estado mecánico del vehículo, verificando los distintos niveles de fluidos del vehículo y el correcto funcionamiento de los elementos de seguridad activa del mismo

La persona dentro de la empresa que verifica cada Inspección preoperacional, desempeña el cargo de Ingeniero Mecánico y será garante de su cumplimiento, esto con el apoyo del

responsable de Seguridad Vial, quien verificará y apoyará en el cumplimiento de esta revisión, informando a gestión humana qué persona no realiza la inspección preoperacional.

“Inspección Pre operacional, Se Adjuntará con la constancia en el FUEC según el caso.

La persona encargada de Gestión integral; confirmará mediante auditorias programadas por la empresa dicho cumplimiento.

4.3.15. Infraestructura física

4.3.15.1. Infraestructura interna en la organización

4.3.15.1.1. Revisión entorno físico en las instalaciones. Existe un plano de las vías internas de evacuación para el personal administrativo y visitantes.

Teniendo en cuenta que la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S. no cuenta con una infraestructura propia, se realiza un documento de infraestructura interna en donde se revisa el, entorno físico donde se opera, desplazamientos de las zonas peatonales, los posibles conflictos, riesgos viales o factores de riesgo que puedan llegar a afectar al personal de la empresa, vías internas de circulación de los vehículos, parqueaderos de los vehículos y el mantenimiento de las señales, esto en el documento de INFRAESTRUCTURA INTERNA

Así mismo, se incluyen los parqueaderos internos de los vehículos de propiedad de la empresa, verificando que, en cada parqueadero, señalización, demarcación e iluminación no sean factores de riesgo que puedan llegar a materializarse.

4.3.15.1.2. Mantenimiento de señales. Se genera un procedimiento para la identificación y mantenimiento de vías internas y señalización, el cual comprende vehículos e infraestructura, así mismo, este documento cuenta con un inventario de señalización en donde se identifica el tipo de señal, el material y la posición o lugar en donde se encuentra.

4.3.15.2. Rutas internas y externas en la operación

4.3.15.2.1. Estudio de Rutas. CONFORT EXPRESS; para los contratos que opera ha ejecutado análisis de riesgos viales internos y externos del cliente, por tanto se desarrolló un Diagnóstico de rutas (Rutogramas) que es realizado por el Responsable de Seguridad Vial, el cual analiza los factores de desempeño de la Norma ISO 39001 2014, así mismo, este estudio cuenta con rutas internas y externas de cada uno de los contratos; como zonas de desplazamientos de peatones, velocidades de circulación, ingreso y salida del personal, así como la Señalización y demarcación; con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas y externas de estas organizaciones por donde circulan cada uno de nuestros vehículos directos y afiliados.

De esta manera el estudio de rutas, se diseñó para identificar los puntos críticos y establecer estrategias de prevención, la información contenida se basa en la metodología sobre los pasos de la resolución 1565 de 2014, riesgos por factor Humano institucional, Humano operativo, Humano externo, mecánico y Ambiental; y la aplicación de las Normas ISO 39001 2014, donde contempla la matriz de riesgos viales por contrato bajo la GTC 45.

La estructura del estudio por contrato contiene:

- Encuesta de puntos críticos
- Ruto gramas

- Imágenes
- Mapas mediante aplicación google mapas
- Documentos informes de Análisis de riesgos viales
- Matriz de identificación de peligros y control de riesgos viales.

4.3.15.2.2. Políticas de Administración de rutas. La empresa cuenta con administración de rutas en la cual se contempla el desplazamiento de los operadores de los vehículos, estos cuentan con horarios estipulados dependiendo el tipo de contrato en el que están prestando el servicio de transporte esto se planifica mediante la Programación de conductores y Plan de rodamiento

- Programación de conductores
- Plan de rodamiento

4.3.15.2.3. Apoyo tecnológico

- La empresa realiza un análisis de riesgos viales en donde se presentan los riesgos por factor humano, factor vehículo y factor ambiental, en los contratos a los que se presta el servicio, estos comportamientos viales son socializados con las partes interesadas.
- Se Diseñó una encuesta de comportamiento humano. la cual realizará el responsable de seguridad vial de la empresa, en donde se verifica el comportamiento humano del operador (esto se realizará un año después de ser socializado los análisis presentados).
- La empresa realiza monitoreo y seguimiento por GPS a los vehículos de la empresa midiendo la velocidad, comportamiento erróneo (frenadas forzosas y aceleraciones indebidas).

- Los vehículos cuentan con control por GPS, esta herramienta ayuda a verificar el cumplimiento de las rutas contratadas, políticas de exceso de velocidad, horas de conducción y descanso, permitiendo dar una calificación sobre los conductores para tomar acciones correctivas, preventivas y sancionatorias.
- El control se direcciona por parte del director de seguridad vial, permite que se tenga conocimiento del comportamiento del operador al momento de dar cumplimiento a su misión y de esta forma poder realizar una retroalimentación adecuada con su respectivo informe.

4.3.15.3. Acciones preventivas para los comportamientos viales. Con base en la información mensual presentada por la coordinación de tecnología e informática, se sigue un protocolo de incumplimiento de políticas de incumplimiento de políticas, a los conductores infractores de excesos de velocidad, frenadas, aceleraciones y giros bruscos, de esta forma se toman las acciones pertinentes con el fin de prevenir incidentes o accidentes viales.

Protocolo de incumplimiento de políticas

4.3.16. Atención a víctimas

4.3.16.1. Atención integral del accidente. El procedimiento generado por CONFORT EXPRESS S.A.S; en cuanto a los protocolos en caso de accidentes y atención a víctimas, estas emergencias de tránsito de diferentes tipos, se establecen como procedimientos operativos normalizados; se divulgan a todos los conductores, garantizando que todos mantengan esta información clara y actualizada.

4.3.16.2. Divulgación de Protocolos. Para este fin se involucra en el manual Integral operativo, con la información necesaria, para que conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito y se deja evidencia en la Inducción – reinducción según parte interesada, así como en el cronograma de capacitaciones.

Algunas emergencias de tránsito que se pueden presentar entre otras son:

- Procedimiento en caso de accidente y atención a víctimas
- Procedimiento operativo Normalizado P.O.N. en caso de accidente con lesionados o víctimas no recuperables
- P.O.N. en caso de accidente vehicular
- P.O.N. en caso de fallas mecánicas del vehículo
- P.O.N. en caso de fallas por inspección bimestral
- P.O.N. en caso de seguridad física personal o del vehículo
- P.O.N. manifestaciones y/o atentados vandálicos
- P.O.N. en caso de incendio
- P.O.N. derrames de combustibles, lubricantes u otros materiales e insumos en accidentes de tránsito.
- P.O.N. de evacuación

- P.O.N. en caso de sismo y terremoto
- P.O.N. en caso de enfermedad del conductor
- P.O.N. psicológico en caso de situación de emergencia
- P.O.N. en caso de bloqueo de la vía o accidentes
- P.O.N. en caso de emergencia área operativa durante la pandemia covid-19
- P.O.N. En caso de enfermedad del conductor por síntomas asociados a Covid-19 durante la ruta.
- P.O.N En caso de presencia o ataque de animales.

4.3.16.3. Investigación de accidentes de tránsito. La investigación del accidente o incidente de trabajo consiste en analizar los hechos para determinar el conjunto de causas, que directa o indirectamente intervinieron en el evento, priorizarlas con criterios de costo / beneficio y aplicar las medidas de prevención y control, procedimiento para la investigación de Accidentes). formato investigación y análisis de Accidentes o incidentes).

El personal calificado (Comité investigador), recolecta las evidencias objetivas de las CAUSAS básicas e inmediatas del evento (incidente, accidente), y en ningún momento señala culpables como fuente de información preliminar.

La investigación se debe realizar tan pronto como ocurra en la medida de lo posible y en el sitio de ocurrencia y divulgar las lecciones aprendidas a todo el personal.

Se realiza histórico de accidentes e incidentes, el cual incluye datos, gravedad de los accidentes, análisis y seguimiento a la atención de víctimas, así como los planes de acción propuestos, lo anterior se analiza mediante la matriz de caracterización de accidentalidad.

Se elaboran indicadores de accidente de tránsito descritos en la tabla de medición.

4.3.17. Recursos que establece la empresa para la ejecución del plan estratégico de seguridad vial.

La Gerencia se compromete a que en la Asamblea del año 2020 – 2022, se establezcan los recursos para desarrollar el plan, este se consolida en el presupuesto por cada sistema

4.3.17.1. Planes de acción. Reducir la frecuencia y la gravedad de los accidentes de tránsito de los empleados, afiliados y subcontractados de la empresa, implementando un modelo de mejoramiento continuo en cada uno de los pasos establecidos en el presente plan.

Tabla 39. Cronograma de la Propuesta

	Mes 1				Mes 2				Mes 3				Mes 4			
Fases	Semanas				Semanas				Semanas				Semanas			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Conformación de equipo de trabajo																
Planteamiento de la idea																
Revisión de literatura																
Formulación y aceptación de la propuesta																
Asignación de director																
Realización de diagnostico																
Actualización del PESV																
Entrega producto Final																

6. Presupuesto**Tabla 40.** *Presupuesto de la propuesta*

Cantidad	Concepto	Valor Unitario	Valor Total
4 mes	Internet	\$ 60.000	\$ 240.000
1	Memoria USB	\$ 40.000	\$ 40.000
3	Papelería	\$ 30.000	\$30.000
300	Impresiones/Fotocopias	\$ 300	\$ 90.000
2	Alquiler de salón de capacitaciones	\$ 50.000	\$ 100.000
30	Refrigerios de la capacitación	\$ 4.000	\$ 120.000
1	Gastos varios	\$ 300.000	\$ 300.000
TOTAL			\$920.000

7. Resultados

1. En la Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) como resultado de la actualización se creó el formato GI-O-05 donde se estipuló el propósito de incorporar a nivel organizacional la seguridad vial como una cultura, en donde se contribuirá a la prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas, todo esto bajo un seguimiento de los responsables los cuales están descritos en el acta de designación en el formato GI-F-22 con sus respectivas firmas para su cumplimiento.
2. Confort Express S.A.S. es una compañía que, de acuerdo con la resolución 40595, se sitúa en un nivel avanzado en función de su misión y tamaño. El análisis llevado a cabo permitió identificar el estado actual de la empresa, el cual, tras la evaluación realizada, arrojó un resultado del 100% de cumplimiento al responder de manera satisfactoria las 50 preguntas generadas en el formulario de la Superintendencia de Transporte SISI_PESV. Esto establece el nivel de la empresa para la evaluación del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, adaptándose de manera proporcional a cada fase y a los pasos que la componen, lo que refleja un cumplimiento parcial de la nueva resolución. A partir de este resultado y la información recopilada, se elaboró un plan de acción con actividades destinadas a reforzar ciertos aspectos de la Fase Uno - Planificación del PESV y la Fase 2 - Implementación y Ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Esto implica la actualización de procedimientos clave, como la identificación de peligros y la evaluación de riesgos, incluyendo los riesgos viales, lo que conlleva a revisar y ajustar la matriz de

identificación de peligros y la valoración de riesgos conforme a los nuevos requisitos, así como el procedimiento de investigación interna de accidentes de tránsito.

3. Al Evaluar los riesgos de tránsito y viales mediante la metodología de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5254 de la Empresa Confort Express S.A.S. se determinó que los principales y más críticos están dados por el factor humano o los hábitos, entre estos se resaltan las distracciones, el exceso de confianza y el no uso de los pasos peatonales, por ende, son los que juegan un papel fundamental en la toma de medidas de control, ya que el factor humano hace parte de las conductas de los actores en la vía y es aquí donde las capacitaciones y campañas en seguridad vial representan un verdadero desafío para el PESV ya que al promover el aprendizaje de manera creativa y utilizar herramientas estratégicas e innovadoras que faciliten la adopción de estos conocimientos y hábitos, la formación se convierte en un cambio social en el contexto sociocultural de los trabajadores.
4. Respecto al objetivo específico correspondiente a formular la documentación para el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Confort Express S.A.S. se obtuvo un resultado donde con la actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial, basado en la resolución 40595 y adaptado a las necesidades específicas de la empresa en la elaboración de los distintos documentos requeridos por la normativa, se ha garantizado que este cumpla en su totalidad con dicha resolución, proporcionando así una solución completa y holística a la empresa en lo que respecta al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en la norma. Cada punto de la resolución ha sido seguido meticulosamente, asegurando que la empresa pueda seguir llevando a cabo sus operaciones económicas sin enfrentar ningún inconveniente derivado de incumplimientos normativos. De esta manera, la empresa se ve

beneficiada al contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial actualizado y en vigencia, lo que le permite dar continuidad al mismo mediante las actualizaciones pertinentes a lo largo del tiempo y en función de las circunstancias que puedan surgir en el transcurso del mismo.

8. Conclusión

La empresa Confort Express S.A.S tiene la obligación de actualizar su Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establece la normativa vigente. Esta actualización es indispensable para prevenir accidentes y garantizar la seguridad de sus colaboradores y usuarios. Además, le permitirá a la compañía cumplir con las disposiciones de la Resolución 20223040040595 de 2022 y otras normas legales aplicables.

Para realizar esta actualización, se hizo un diagnóstico de la situación actual de la seguridad vial en la empresa, que reveló la necesidad de rediseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y adaptarlo a los nuevos pasos que propone la Resolución 20223040040595 de 2022.

Asimismo, se hizo un análisis financiero para evaluar la viabilidad del nuevo Plan, que resultó ser favorable en comparación con las sanciones que se podrían generar por el incumplimiento de la norma. Como producto de este proceso, se elaboró el formato GI-O-05 Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV 2023.

9. Recomendación

Es de gran importancia implementar los programas conforme a lo establecido en la presente actualización del PESV buscando la eficiencia y efectividad de este, a través de la gestión y el alcance de los objetivos y metas en seguridad vial que exige la normatividad legal vigente.

Teniendo en cuenta que el factor humano o los hábitos, son el riesgo prioritario que tenemos independientemente del rol o actor vial, se hace necesario que todas las medidas de control se enfoquen en el fortalecimiento de las conductas de los actores viales, sobre todo lo relacionado a toma de decisiones y el manejo de situaciones de riesgo. Todo esto con el ánimo de generar hábitos y cultura de autocuidado y sobre todo promover los comportamientos de seguridad vial en todo el personal, que se logra a través de:

- Selección y contratación de conductores de manera idónea.
- Fortalecimiento de las formaciones, capacitaciones de los trabajadores, incluyendo los integrantes del comité vial.
- Promoción de campañas y socializaciones de las lecciones aprendidas de los eventos ocurridos.
- Trabajo de la mano con los organismos y entes de control vial, en todo lo relacionado a campañas, formaciones y toma de conciencia vial.
- Implementación de mecanismos de divulgación de los puntos críticos de seguridad vial dentro y fuera del área metropolitana de Bucaramanga.
- Considerando el enfoque que orienta la resolución 40594 de 2022 sobre la mejora continua se deberá garantizar la actualización del PESV de acuerdo a eventos, actualizaciones normativas y cambios en los procesos de la empresa.

En cabeza de la gerencia y de la mano de los colaboradores, se deberá fortalecer y mantener una cultura de autocuidado que contribuya a la prevención de los siniestros viales, desde la toma de conciencia, llevando así a minimizar la materialización de estos eventos.

Apéndices

Apéndice A. Matriz de identificación, valoración y controles de riesgos viales general.

		MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN, VALORACIÓN Y CONTROLES DE RIESGOS VIALES																		CODIGO: OSV-F-06				
		GESTIÓN SEGURIDAD VIAL																		VERSIÓN: 03				
																				F.A. 05/01/2023				
MATRIZ DE RIESGOS VIALES GENERAL																								
USUARIOS Y ACTORES VIALES																								
ROL EN LA VÍA O ACTOR VIAL	GRUPO DE TRABAJO - RUTAS	CARGOS ASOCIADOS	TIPO DE DESPLAZAMIENTO	PELIGRO		EFECTOS POSIBLES O CONSECUENCIAS	CONTROLES EXISTENTES			VALORACIÓN DEL RIESGO				CRITERIOS PARA MEDIDAS DE INTERVENCIÓN				ACEPTABILIDAD DEL RIESGO				MEDIDAS DE INTERVENCIÓN		EFICACIA DE LOS CONTROLES PROPUESTOS
				CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN		FUENTE	MEDIO	INDIVIDUO	NIVEL DE EXPOSICIÓN 1-2-3	NIVEL DE PROBABILIDAD 1-2-3	VALOR DEL NIVEL DE RIESGO	INTERPRETACIÓN DEL NIVEL DEL RIESGO NR	N° DE EXPUESTOS	PIOR CONSECUENCIA	EXISTE REQUISITO LEGAL ESPECÍFICO (SI o NO)	EVITARLO	ACEPTARLO	ELIMINAR LA FUENTE QUE LO OCASIONA	MODIFICAR EXPOSICIÓN Y PROBABILIDAD	CONTROLES DE INGENIERÍA	CONTROLES ADMINISTRATIVOS O DE AUTORIDADES COMPETENTES	EQUIPOS Y ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL Y COLECTIVOS	
PEATON - CICLISTAS - MOTORIZADOS - OTROS CONDUCTORES	ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO	TODOS LOS CARGOS - USUARIOS Y EXTERNOS	In-Ribera	Factor Humano o Hábito	Afán	Estrés, ansiedad, preocupación, baja atención o distracción en el entorno.	Definición clara de horarios de entrada y salida del personal.	NA	Planificación de capacitaciones para los diferentes roles o actores viales	2	2	4	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Reglamento interno de trabajo. Medios y mecanismos de comunicación para informar sobre calamidades, ausencias, incapacidades, o situaciones que no permiten cumplir con el horario.	Intervención al personal con el programa de riesgo psicosocial desde el área de SST. Seguimiento a las campañas para todos los actores viales.	2022: Los controles establecidos han sido eficaces, teniendo en cuenta que no se presentaron Accidentes con peatones involucrados tanto del personal interno como usuarios.	
					Uso de medios electrónicos. No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular	Distracciones que puede generar caídas, golpes, choques, impacto con vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tips y campañas viales para todos los actores viales.	2	2	4	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Los controles han sido eficaces, se han realizado las campañas y socialización de tips a todos los actores viales internos en la empresa. No se tienen AT o siniestros con peatones afectados o involucrados.	
					Distracciones	Caídas, golpes, choques, impacto con vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tips y campañas viales para todos los actores viales.	2	3	6	I	CRITICO	15	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Los controles han sido eficaces, se han realizado las campañas y socialización de tips a todos los actores viales internos en la empresa. No se tienen AT o siniestros con peatones afectados o involucrados.	
					Alcohol y drogas	Pérdida de los sentidos - Caídas, golpes, choques, impacto con vehículos.	NA	Implementación de políticas internas para la prevención al consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.	Capacitaciones y campañas enfocadas en la Prevención al consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y bebidas energéticas.	1	3	3	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Realización de pruebas de alcohol y sustancias y exámenes de ingreso, periódicos y pruebas aleatorias. Socialización de la política de prevención al consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.	NA	2022: Las medidas de control han sido eficaces se han realizado pruebas de control aleatorias y campañas para la prevención al consumo de alcohol. Tabaco y sustancias psicoactivas. No se han reportado casos positivos en pruebas.	
					Uso de medicamentos	Somnolencia, pérdida de la atención del tiempo, Caídas, golpes, choques, impacto con vehículos.	NA	NA	Autoinforme de condiciones de salud.	2	2	4	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Socialización de la política de prevención al consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.	NA	2022: Las medidas de control han sido eficaces De acuerdo a los reportes de condiciones de salud se ha identificado que el personal actual no usa medicamentos que puedan interferir en la tarea.	
					Exceso de confianza	Caídas, golpes, choques, impacto con vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tips y campañas viales para todos los actores viales.	3	2	6	I	CRITICO	15	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Los controles han sido eficaces no se han presentado AT o siniestros asociados al exceso de confianza en peatones internos o externos.	
					Desconocer o ignorar señales de tránsito	Caídas, golpes, choques, impacto con vehículos.	NA	Señalización vial instalada en las diferentes vías - Señales regulatorias - Señales preventivas - Señales informativas - Señales transitorias.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	1	2	2	III	BAJO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Se han realizado las campañas y tips a todos los actores viales.
					No uso de pasos peatonales - No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	Cheques, lesiones, impacto con vehículos.	Pasos peatonales demarcados - puentes peatonales disponibles - semáforos en funcionamiento.	Señalización vial instalada para el uso de pasos peatonales, puertas y reloj de conteo para peatones en semáforos.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	3	2	6	I	CRITICO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Se han realizado las campañas y tips a todos los actores viales.
					No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	Caídas, golpes, esguinces, atropamiento con la puerta del vehículo	Escaleras adecuadas para el ingreso y salida de vehículos. Puertas control para cerrar y abrir.	Señalización de prevención de caídas al bajar o subir del vehículo.	Implementación y divulgación de Tips y campañas viales para todos los actores viales.	3	1	3	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Se han realizado las campañas y tips a todos los actores viales.
					No uso de puentes peatonales	Cheques, lesiones, impacto con vehículos.	Pasos peatonales demarcados - puentes peatonales disponibles - semáforos en funcionamiento.	Señalización vial instalada para el uso de pasos peatonales, puertas y reloj de conteo para peatones en semáforos.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Se han realizado las campañas y tips a todos los actores viales.
				Factor ambiental o entorno	Señalización deficiente	confusión, caídas, golpes, choques.	NA	NA	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	Actualización y socialización de Rutogramas.	2022: Se han realizado las campañas y tips a todos los actores viales.
					Imprudencia de otros usuarios en la vía	Cheques, lesiones, impacto con vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tips y campañas viales para todos los actores viales.	2	2	4	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Se han realizado las campañas y tips a todos los actores viales.
					carencia de cruces peatonales seguros	Cheques, lesiones, impacto con vehículos.	Uso de separadores, andenes, semáforos como alternativas seguras.	NA	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	1	2	2	III	BAJO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tips viales para todos los actores de la vía.	NA	2022: Se han realizado las campañas y tips a todos los actores viales.
				Factor Mecánico o Vehículo	Inseguridad - Vandalismo	Golpes, lesiones, caídas, daños materiales.	NA	Identificación de lugares donde se presenta vandalismo o mayor inseguridad - implementación de rutogramas - implementación de PON.	Socialización de los lugares con mayor inseguridad y casos de vandalismo localizado.	2	2	4	II	MODERADO	15	Lesiones graves - muerte.	SI		X		NA	Actualización de PON en caso de vandalismo u orden público.	Seguimiento a las situaciones de orden público que se puedan presentar para comenzar a todo el personal.	2022: Se han fortalecido los controles para estos casos de orden público.
					Mal estado de la motocicleta o bicicletas	Accidentes viales - choques	Mantenimiento preventivo de motocicletas y bicicletas	NA	Capacitaciones asociadas al uso de motocicletas.	2	1	2	III	BAJO	86	Lesiones graves - muerte.	SI			X	NA	Campañas enfocadas los diferentes actores viales directos como motocicletas	Uso de casco reglamentario.	2022: Se ha fortalecido la intervención con otros actores viales directos como motocicletas
					Falta de mantenimientos preventivos a motocicletas	Accidentes viales - choques	Mantenimiento preventivo de motocicletas y bicicletas	NA	Capacitación en inspecciones preoperacionales a motocicletas.	2	1	2	III	BAJO	86	Lesiones graves - muerte.	SI			X	NA	Campañas enfocadas los diferentes actores viales.	NA	2022: Se ha fortalecido la intervención con otros actores viales directos como motocicletas

Apéndice B. Matriz de identificación, valoración y controles de riesgos viales específica.

			MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN, VALORACIÓN Y CONTROLES DE RIESGOS VIALES																				CÓDIGO: 0014-06	
			GESTIÓN SEGURIDAD VIAL																				VERSIÓN: 03	
																							F.A. 01/05/2021	
MATRIZ DE RIESGOS VIALES ESPECIFICA CONDUCTORES Y TRABAJADORES EN MISIÓN																								
ROL EN LA VÍA O ACTOR VIAL	GRUPO DE TRABAJADORES	CARGOS ASOCIADOS	TIPO DE DESPLAZAMIENTO	PELIGRO		EFECTOS POSIBLES O CONSECUENCIAS	CONTROLES EXISTENTES			VALORACIÓN DEL RIESGO			CRITERIOS PARA MEDIDAS DE INTERVENCIÓN			ACEPTABILIDAD DEL RIESGO		MEDIDAS DE INTERVENCIÓN		EFICACIA DE LOS CONTROLES PROPUESTOS				
				CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN		FUENTE	MEDIO	INDIVIDUO	NIVEL DE EXPOSICIÓN 3-2-1	NIVEL DE PROBABILIDAD 3-2-1	VALOR DEL NIVEL DE RIESGO	INTERPRETACIÓN DEL NIVEL DEL RIESGO	Nº DE EXPOSITOS	PEOR CONSECUENCIA	EXISTE REQUISITO LEGAL ESPECÍFICO (SI o NO)	ENTRADO	ACEPTADO	ELIMINAR LA FUENTE QUE CAUSA EL RIESGO O OCASIONA		MODIFICAR LA EXPOSICIÓN O PROBABILIDAD			
CONDUCTORES Y TRABAJADORES EN MISIÓN EN VEHÍCULO	ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO		En Misión	Factor Humano o Humano	Atón - Estado	Estado, atención, programación, bajo atención o atención dispersa del conductor.	Definición clara de funciones de entrada y salida del personal.	NA	Planificación o programación de rutas.	2	2	4	II	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Reglamento interno de trabajo. Modificar y mantener la comunicación para informar sobre calamidades, ausencias, incapacidades, o situaciones que no permitan cumplir con el horario. Seguimiento al cumplimiento de la programación de rutas. Seguimiento a la ejecución de campañas y tipos viales. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	Intervención al personal con el programa de riesgo personal desde el área de SST.	2022. Los controles establecidos han sido eficaces, no se han generado AT por causas de atón o estado.	
					Uso de medios electrónicos - No estar atento, uso simultáneo, chatear y hablar por celular.	Distracciones que puede generar choques, impacto con vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tipos y campañas viales para todos los actores viales.	2	2	4	II	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipos viales. Seguimiento a los reportes o quejas de usuarios o clientes con respecto al uso de dispositivos electrónicos por parte del conductor. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	NA	2022. Los controles han sido eficaces, no se han realizado las campañas y actualización de tipo.	
					Distracciones	choques, impacto con otros vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tipos y campañas viales para todos los actores viales.	2	2	4	II	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipos viales. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	NA	2022. Los controles han sido eficaces, se han realizado las campañas y actualización de tipo a todos los actores viales internos de la empresa. No se han AT a conductores con incapacidades afectadas o involucradas.	
					Alcohol y drogas - Uso de medicamentos. Condiciones o patologías de salud.	Perdida de los sentidos, atropello peatonales, choques, impacto con vehículos. Condiciones o patologías de salud.	Simulaciones, pérdida de la reacción del tiempo - Microsueños.	NA	Implementación de políticas o sistemas para la prevención al consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas. Autopercepción de condiciones de salud.	1	1	1	III	BAJO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Realización de pruebas de alcohol y sustancias y exámenes de regímenes, pruebas o pruebas aleatorias. Escalación de la gestión de prevención al consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas. Escalación de la gestión de prevención al consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas. Seguimiento desde el área SST a los incapacitados y ausentes. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	Apropiado desde el área SST en la implementación del programa Psico-social.	2022. Los resultados de control han sido eficaces, se han realizado pruebas de control aleatorias y campañas para la prevención al consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas. No se han reportado casos positivos en pruebas.	
					Exceso de confianza	golpes, choques, impacto con vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tipos y campañas viales para todos los actores viales.	2	2	4	II	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipos viales. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	NA	2022. Los controles han sido eficaces, no se han reportado incidentes en contra de la confianza o el comportamiento de los conductores.	
					Desconocer o ignorar señales de tránsito.	Choques, impacto con vehículos, sanciones - comportamientos.	NA	Señalización vial instalada en las diferentes vías - Señales regulatorias - Señales preventivas - Señales informativas - Señales transitorias.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	II	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipos viales. Seguimiento a la actualización de campañas para el conocimiento de rutas.	NA	2022. Los controles han sido eficaces, se han realizado las campañas y actualización de tipo a todos los actores viales. No se han reportado incidentes con respecto a la actualización de campañas.	
					Exceso de velocidad	Choques, impacto con vehículos, sanciones - comportamientos - Atropello peatonales u otros actores viales.	Control en la vía por parte de los agentes de tránsito - Patrullas - Camarógrafos.	Señalización regulatoria y preventiva en las diferentes vías con la regulación de límites de velocidad.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	3	2	6	I	CRÍTICO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Gestión y actualización de radares. Aplicación de encuestas de gestión de tránsito. Seguimiento a monitoreo por GPS. Seguimiento a los conductores infractores. Notificación y sanciones a conductores infractores. Aplicación de encuestas de comportamiento vial. Generar reuniones y motivación para la toma de conciencia y el cumplimiento normativo por parte de conductores y trabajadores en misión. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	Alarma sonora de control de velocidad en vehículos. Implementación de cámaras de prevención al exceso de velocidad en los vehículos. Implementación de cámaras con código QR.	2022. Se ha reforzado el control de los conductores infractores, la tendencia ha sido variable en exceso de velocidad, en embargo se refuerza con campañas y comunicación con el trabajador a conductor.	
					Fatiga y sueño - Exceso de horas de conducción.	Choques, impacto con vehículos - Atropello peatonales u otros actores viales.	NA	NA	Capacitaciones y campañas enfocadas en estilos de vida saludable con respecto al sueño y descanso.	3	1	3	II	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas, Tipos y capacitaciones. Seguimiento a los reportes o quejas de usuarios o clientes con respecto al uso de dispositivos electrónicos por parte del conductor.	NA	2022. Los controles han sido eficaces, no se han reportado AT por causas de fatiga o sueño.	
					No uso de EPP - Caudales de Seguridad.	Golpes, Explotación de Vehículo en caso de choques.	Inspección del estado y funcionamiento de los cinturones en los vehículos.	Calentamiento en los vehículos para recordar el uso del cinturón de seguridad.	Generar Capacitaciones, Tipos y campañas enfocadas al uso obligatorio del cinturón de seguridad.	3	1	3	II	MODERADO	85	Afectación a terceros - daños materiales - Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas, Tipos y capacitaciones. Realización de encuestas de comportamiento vial.	NA	2022. Los controles han sido adecuados, no se han reportado incidentes con respecto al uso del cinturón de seguridad.	
					No mantener distancia segura.	Choques, impacto con vehículos, sanciones - comportamientos.	NA	Señalización en la vía con respecto a mantener la distancia regulatoria.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	II	MODERADO	85	Afectación a terceros - daños materiales - Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas, Tipos y capacitaciones. Seguimiento a los reportes o quejas de usuarios o clientes con respecto al uso de dispositivos electrónicos por parte del conductor.	NA	2022. Se ha reforzado la forma de comportamiento en conductores con respecto a la distancia regulatoria, teniendo en cuenta que se han presentado AT por exceso de velocidad.	
					Falta de habilidad, experiencia y actitud al conducir - Deficiencias en la competencia del conductor.	Choques, impacto con vehículos, sanciones - comportamientos - Daños a terceros - Atropello peatonales u otros actores viales.	El proceso de contratación de conductores y trabajadores en misión incluye los criterios de experiencia en cuanto a educación, formación y experiencia específica.	NA	Se solicita y verifica al conductor y trabajador los reportes de documentación para validar educación, formación y experiencia.	3	1	3	II	MODERADO	85	Afectación a terceros - daños materiales - Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Seguimiento a la ejecución de campañas, Tipos y capacitaciones. Realización de encuestas de comportamiento vial. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	NA	2022. Los controles han sido adecuados, no se han reportado AT por causas de falta de habilidad o experiencia.	
					Realizar maniobras inseguras - Atropello peatonales - Choques - Daños a terceros.	Choques, impacto con vehículos, sanciones - comportamientos - Daños a terceros - Atropello peatonales u otros actores viales.	Control en la vía por parte de los agentes de tránsito - Patrullas - Camarógrafos.	Señalización regulatoria y preventiva en las diferentes vías con la regulación vial.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	3	2	6	I	CRÍTICO	85	Afectación a terceros - daños materiales - Lesiones graves - muerte.	SI	X		NA	Gestión y actualización de radares. Aplicación de encuestas de gestión de tránsito. Seguimiento a monitoreo por GPS. Seguimiento a los conductores infractores. Notificación y sanciones a conductores infractores. Aplicación de encuestas de comportamiento vial. Generar reuniones y motivación para la toma de conciencia y el cumplimiento normativo por parte de conductores y trabajadores en misión. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	Implementación de cámaras de prevención al exceso de velocidad en los vehículos. Implementación de cámaras con código QR para que los usuarios puedan reportar quejas o infracciones con respecto al comportamiento de los conductores. Seguimiento de la gestión de tránsito por parte de los agentes de tránsito.	2022. Se ha reforzado el control de los conductores infractores, la tendencia ha sido variable en exceso de velocidad, en embargo se refuerza con campañas y comunicación con el trabajador a conductor.	
					Desconocimiento del territorio o zona en la que se dan los desplazamientos.	Colisión - Ingresar a zonas peligrosas - Choques.	NA	Identificación de las rutas, revisión de puntos críticos y generación de campañas.	Inducción que incluye radares.	3	1	3	II	MODERADO	85	Pérdida en zonas peligrosas, accidente graves.	SI	X		NA	Seguimiento a GPS. Actualización y actualización de radares. Generación y actualización del plan de ruta.	NA	2022. Los controles han sido eficaces, no se han reportado incidentes por desconocimiento de rutas.	

		MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN, VALORACIÓN Y CONTROLES DE RIESGOS VIALES																			CÓDIGO: 004/F-01 VERSIÓN: 01 P.A. 05/05/2023				
GESTIÓN SEGURIDAD VIAL																									
MATRIZ DE RIESGOS VIALES ESPECÍFICA CONDUCTORES Y TRABAJADORES EN MISIÓN																									
ROL EN LA VÍA O ACTOR VIAL	GRUPO DE TRABAJO - RUTAS	CARGOS ASOCIADOS	TIPO DE DESPLAZAMIENTO	PELIGRO		EFECTOS POSIBLES O CONSECUENCIAS	CONTROLES EXISTENTES			VALORACIÓN DEL RIESGO				CRITERIOS PARA MEDIDAS DE INTERVENCIÓN			ACEPTABILIDAD DEL RIESGO				MEDIDAS DE INTERVENCIÓN				EFICACIA DE LOS CONTROLES PROPUESTOS
				CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN		FUENTE	MEDIO	INDIVIDUO	NIVEL DE EXPOSICIÓN 1-3	NIVEL DE PROBABILIDAD 1-3	VALOR DEL NIVEL DE RIESGO	INTERPRETACIÓN DEL NIVEL DEL RIESGO	Nº DE EXPUESTOS	PEOR CONSECUENCIA	EXISTE REQUISITO LEGAL ESPECÍFICO (SI o NO)	EVITARLO	ACEPTARLO	ELIMINAR LA FUENTE QUE LO CAUSA	MODIFICAR EXPOSICIÓN Y PROBABILIDAD	CONTROLES DE INGENIERÍA	CONTROLES ADMINISTRATIVOS O DE AUTORIDADES COMPETENTES	EQUIPOS Y ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL Y COLECTIVOS		
CONDUCTORES Y TRABAJADORES EN MISIÓN DE VEHÍCULO	ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO	CONDUCTORES - TRABAJADORES EN MISIÓN CON ROL DE CONDUCCIÓN	In-Misra	Factor ambiental o entorno	Señalización deficiente	Confusión, caídas, golpes, choques.	NA	NA	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X			NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipo viales.	Actualización y socialización de Rutigramas.	2022- Se han realizado las campañas y tipo a todos los actores viales.	
					Trafico - Humano	Choques, lesiones, impacto con vehículos.	NA	Señalización en la vía	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	3	1	3	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X			NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipo viales.	Actualización y socialización de Rutigramas.	2022- Se han realizado las campañas y tipo a todos los actores viales.	
					Baches, irregularidad y deterioro de la infraestructura vial deficiente, daños en la media vía (Pavimentación)	Choques, lesiones, impacto con vehículos.	NA	Señalización o demarcación en la vía.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI		X		Instalación de iluminación provisional en caso de deterioro o daños en la vía por parte de entidades de control o concesiones viales.	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipo viales. Actualización y activación de PCN.	Actualización y socialización de Rutigramas.	2022- Los controles han sido eficaces pues no se han presentado incidentes o AT por estas causas.	
					Geometría y topografía de la vía	Choques, lesiones, impacto con vehículos.	NA	Señalización o demarcación en la vía.	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X			NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipo viales. Actualización y activación de PCN.	Actualización y socialización de Rutigramas.	2022- Los controles han sido eficaces pues no se han presentado incidentes o AT por estas causas, los entregados se han presentado algunos incumplimientos dados en los monitoreos de GPS por causa de errores de ubicación por lo cual se han tomado las medidas correspondientes.	
					Impulsión de otros usuarios en la vía	Choques, lesiones, impacto con vehículos.	NA	NA	Implementación y divulgación de Tira y Campanas viales para todos los actores viales.	2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI		X			NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipo viales.	NA	2022- Se han realizado las campañas y tipo a todos los actores viales.
					Carretera de mano personalizadas seguras	Choques, lesiones, impacto con vehículos.	Uso de separadores, señales, señalización como alternativa.	NA	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial.	2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	SI	X			NA	Seguimiento a la ejecución de campañas y tipo viales.	NA	2022- Se han realizado las campañas y tipo a todos los actores viales.
					Presencia de animales y obstáculos en la vía.	Choques, caídas/atropellos, mortuoridad.	NA	Señalización preventiva en la vía	Capacitación en prevención de atropellos a AT por presencia de animales.	3	3	9	1	CRÍTICO	87	Lesiones graves - muerte.	SI	X	X			NA	Actualización y socialización de PCN por prevención de atropellos a AT por presencia de animales en la vía o ruta. Capacitación en señalización vial.	Entrega de botas para personal en misión en motocicletas y vago.	2022- Durante el año 2023 se presentó un AT de la zona de Rubén por atropello de perro. Las medidas en 2022 han sido eficaces pues no se han presentado incidentes o AT relacionados.
					Clima: Viento, lluvia, niebla, fuertes lluvias.	Choques, lesiones, impacto con vehículos.	NA	Zonas de parques y descensos transitorio.	Capacitación y socialización de tipo viales por factor climático.	3	1	3	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X				NA	Mantener informado al personal sobre tipo a tener en cuenta con los factores climáticos. Actualización de rutigramas. Capacitación en señalización vial.	NA	2022- Los controles han sido eficaces pues no se han presentado incidentes o AT por estas causas.
					Vecinos o comunidad. Parques o estacionamientos. Ruta de tránsito.	Atropellos, choques, lesiones a terceros.	NA	Identificación de lugares donde se presenta siniestro o mayor inseguridad. Implementación de rutigramas. Implementación de PCN.	Socialización de rutigramas y PCN. Socialización de los lugares con mayor riesgo. Implementación de rutigramas. Implementación de PCN.	2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X				NA	Actualización de PCN. Análisis de riesgos viales del contrato. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	Socialización de rutigramas y compromisos de normas de seguridad vial.	2022- Se han dado cumplimiento a las acciones establecidas.
CONDUCTORES Y TRABAJADORES EN MISIÓN DE VEHÍCULO	ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO	CONDUCTORES - TRABAJADORES EN MISIÓN CON ROL DE CONDUCCIÓN	In-Misra	Factor Mecánico o Vehículo	Obras o construcciones sobre la vía con presencia de personal.	Atropellos, choques por embudo de tránsito.				2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X			NA	Actualización de PCN. Análisis de riesgos viales del contrato. Inspección de entrega de tipo. Socialización rutigramas.	Socialización de rutigramas y compromisos de normas de seguridad vial.	2022- Se han dado cumplimiento a las acciones establecidas.	
					Inseguridad - Vandalismo - Orden público - Páramo - Modificaciones.	Choques, lesiones, caídas, daños materiales.	NA	Identificación de lugares donde se presenta siniestro o mayor inseguridad. Implementación de rutigramas. Implementación de PCN.	Socialización de rutigramas y PCN. Socialización de los lugares con mayor riesgo. Inseguridad o casos de vandalismo. Implementación de rutigramas.	2	2	4	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X			NA	Actualización de PCN en caso de vandalismo u orden público. Identificación de puntos críticos y vulnerabilidad en los rutigramas. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	Seguimiento a las situaciones de orden público. Identificación de puntos críticos y vulnerabilidad en los rutigramas. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	2022- Se han fortalecido los controles para estos casos de orden público, no se han presentado incidentes relacionados a vandalismo o lesiones a personas, algunos daños a vehículos.	
					Mal estado del vehículo. Vehículos en seguridad activa y pasiva.	Accidentes viales - choques.	Realización de inspecciones técnicas y revisiones biométricas en taller.	NA	Capacitaciones en normas de tránsito y señalización vial. Entrega de tipo para personal en misión con motocicletas.	3	1	3	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI		X			NA	Seguimiento al cierre de hallazgos de inspecciones realizadas al vehículo. Seguimiento al cumplimiento del programa de MTT preventivo del vehículo y solución de hallazgos a MTT correctivos. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	Entrega de seguridad en buen estado. Encuentros de comportamientos viales. Seguimiento a la ejecución de tipo para motocicletas. Verificación del uso de estos reglamentados para motocicletas en misión.	2022- Se ha dado cumplimiento al programa de MTT establecido, así como la solución de hallazgos.
					Falta de mantenimientos preventivos.	Accidentes viales - choques.	Implementación del programa de mantenimiento preventivo por vehículo.	NA	Planificación de capacitaciones enfocadas a inspecciones preventivas y estado del vehículo.	3	1	3	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X				NA	Seguimiento al cierre de hallazgos de inspecciones realizadas al vehículo. Seguimiento al cumplimiento del programa de MTT preventivo del vehículo y solución de hallazgos a MTT correctivos. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	NA	2022- Se ha dado cumplimiento al programa de MTT establecido, así como la solución de hallazgos.
CONDUCTORES Y TRABAJADORES EN MISIÓN DE VEHÍCULO	ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO	CONDUCTORES - TRABAJADORES EN MISIÓN CON ROL DE CONDUCCIÓN	In-Misra	Factor Mecánico o Vehículo	Desconocimiento del vehículo y sus dispositivos de seguridad.	Accidentes viales - choques.	NA	NA	Proceso de selección de conductores extendido con requisitos y competencias que debe cumplir el conductor.	3	1	3	0	MODERADO	85	Lesiones graves - muerte.	SI	X			NA	Seguimiento a la formación y capacitación continua de los conductores. Verificar resultados de pruebas técnicas prácticas. Seguimiento a los programas de gestión de la seguridad vial.	NA	2022- Se han dado cumplimiento al plan de capacitación y formación, así como los resultados de pruebas técnicas prácticas.	

Anexos

Anexo A. Resolución habilitación 062 02 Octubre 2017

		
RESOLUCIÓN 000062 DE 2017 (02 OCT 2017)		
"Por la cual se habilita a la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S., para prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial"		
LA DIRECTORA TERRITORIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN SANTANDER		
En uso de sus facultades legales y estatutarias y en especial las conferidas por las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, Decretos 348 y 1079 de 2015 y 087 de 2011.		
CONSIDERANDO:		
Que el representante legal de la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S., mediante solicitud radicada bajo el número del 2017468000564-2 del 24 de febrero de 2017, presenta a esta Dirección Territorial los documentos establecidos en el Decreto 1079 de 2015, para mantener la habilitación para la prestación del servicio público de transporte especial, otorgada a la empresa mediante Resolución 324 de 2001 para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.		
Que dentro del texto de la Ley 336 de 1996, el artículo 4 establece que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.		
Que el Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, reglamenta el Sector Transporte y compila las normas reglamentarias ajustándola a la realidad institucional y a la normativa vigente, el cual guarda correspondencia con el Decreto 348 de 2015.		
Que el Ministerio de Transporte mediante la expedición del Decreto 348 de 2015, compilado en el Decreto 1079 de 2015, reglamenta el Servicio de transporte Especial y establece los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación en esta modalidad, las cuales deberán operar de forma eficiente, segura, oportuna y económica, cumpliendo con los principios rectores del transporte. El artículo 6° del mismo decreto establece que la Autoridad de transporte para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte.		
Que el Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.6.15.3, establece: "Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos continuarán tramitándose de conformidad con la norma vigente en el momento de su radicación".		

20220405142005201890

Registro No.8115



REGISTRO NACIONAL DE TURISMO
REGISTRO ÚNICO EMPRESARIAL Y SOCIAL

CERTIFICA QUE

CONFORT EXPRESS S.A.S. - CONFORT EXPRESS S.A.S.
NIT: 804011303-0

Dirección Comercial:
CALLE 59 # 15 - 50 KILOMETRO 6 PISO 2 AUTOPISTA GIRÓN-GIRON SANTANDER
Dirección para notificaciones:
CALLE 59 # 15 - 50 KILOMETRO 6 PISO 2 AUTOPISTA GIRÓN

Se encuentra inscrito en el Registro Nacional de Turismo como:
AGENCIA DE VIAJES AGENCIAS DE VIAJES OPERADORAS



Fecha de Vencimiento: 31/03/2023
Fecha de Expedición: 05/04/2022

CAMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA



2022040514205320655

Registro No.38923



REGISTRO NACIONAL DE TURISMO
REGISTRO ÚNICO EMPRESARIAL Y SOCIAL

CERTIFICA QUE

CONFORT EXPRESS S.A.S. - CONFORT EXPRESS S.A.S.
NIT: 804011303-0

Dirección Comercial:
CALLE 59 # 15 - 50 KILOMETRO 6 PISO 2 AUTOPISTA GIRÓN-GIRON SANTANDER
Dirección para notificaciones:
CALLE 59 # 15 - 50 KILOMETRO 6 PISO 2 AUTOPISTA GIRÓN

Se encuentra inscrito en el Registro Nacional de Turismo como:
**EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR TRANSPORTE
TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL**



Fecha de Vencimiento: 31/03/2022
Fecha de Expedición: 05/04/2022

CAMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA



Anexo D. Camara de Comercio 2022


CÁMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA

CÁMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA

CERTIFICADO GENERADO A TRAVÉS DE PLATAFORMA VIRTUAL
LUGAR Y FECHA DE EXPEDICIÓN: BUCARAMANGA, 2022/05/23 HORA: 14:19:55
10493897

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: NLCK2146BD

LA PERSONA O ENTIDAD A LA QUE USTED LE VA A ENTREGAR EL CERTIFICADO PUEDE VERIFICAR EL CONTENIDO Y CONFIABILIDAD, INGRESANDO A WWW.CAMARADIRECTA.COM OPCIÓN CERTIFICADOS ELECTRONICOS Y DIGITANDO EL CÓDIGO DE VERIFICACIÓN CITADO EN EL ENCABEZADO. ESTE CERTIFICADO, QUE PODRÁ SER VALIDADO DE MANERA ILIMITADA, DURANTE 60 DÍAS CALENDARIO CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE SU EXPEDICIÓN, CORRESPONDE A LA IMAGEN Y CONTENIDO DEL CERTIFICADO CREADO EN EL MOMENTO EN QUE SE GENERÓ EN LAS VENTANILLAS O A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA VIRTUAL DE LA CÁMARA.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL DE SOCIEDADES POR ACCIONES SIMPLIFICADAS SAS DE:
CONFORT EXPRESS S.A.S.

ESTADO MATRICULA: ACTIVO

EL SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA, CON FUNDAMENTO EN LAS MATRICULAS E INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

C E R T I F I C A

FECHA DE RENOVACIÓN: MARZO 29 DE 2022
GRUPO NIIF: GRUPO II.

C E R T I F I C A

MATRICULA: 05-088399-16 DEL 2001/05/29
NOMBRE:CONFORT EXPRESS S.A.S.
NIT: 804011303-0

DOMICILIO: BUCARAMANGA

DIRECCION COMERCIAL: CALLE 59 # 15 - 50 KILOMETRO 6 PISO 2 AUTOPISTA GIRÓN
MUNICIPIO: GIRON - SANTANDER
TELEFONO1: 6159923
TELEFONO2: 6853056
TELEFONO3: 3153831494
EMAIL : confortexpress@yahoo.com

NOTIFICACION JUDICIAL
DIRECCION: CALLE 59 # 15 - 50 KILOMETRO 6 PISO 2 AUTOPISTA GIRÓN
MUNICIPIO: GIRON - SANTANDER
TELEFONO1: 6159923
TELEFONO2: 6853056
TELEFONO3: 3153831494
EMAIL : confortexpress@yahoo.com

CONSTITUCION: QUE POR ESCRIT. PUBLICA No 1200 DE 2001/05/22 DE NOTARIA 01 DEL CIRCULO DE BUCARAMANGA DE BUCARAMANGA INSCRITA EN ESTA CAMARA DE COMERCIO EL

Anexo E. 4. Anexo 4. Certificados Normas 2022



Anexo F. Certificado Capacidad Transportadora Confort

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20214681399861

27-12-2021

Floridablanca,

Señor
JOSE OMAR NIÑO
Representante Legal
CONFORT EXPRESS
gerencia@confortexpress.co

Asunto: Solicitud Certificación Capacidad Transportadora Radicado MT No.20213032455162

En atención a la solicitud del asunto, respetuosamente me permito informar que la empresa **CONFORT EXPRESS**, NIT 804.011.303-0 está habilitada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 324 del 17/07/2001 para prestar servicio de transportes ESPECIAL, en cumplimiento con lo establecido en el Decreto 1079/2015 mediante Resolución 62 del 02/10/2017 se determinó que mantiene los requisitos que dieron origen a su habilitación, en consecuencia la habilitación para prestar servicio de transporte público Especial, se encuentra vigente.

Qué una vez consultada la plataforma RNET a la fecha 27/12/2021, se encontró que la empresa tiene la siguiente capacidad transportadora:

BUS		29	26
BUSETA		26	12
CAMIONETA	DOBLE CABINA	8	5
CAMPERO		1	1
MICROBÚS		41	31

A continuación se relacionan los vehículos vinculados a la empresa **CONFORT EXPRESS**, a la fecha de acuerdo con la consulta realizada en la plataforma RNT(rnt/met/consulta/consultar_vehiculos_vinculados_empresa_transporte).

Documento firmado digitalmente por el Administrador de Transportes
Esta es una copia auténtica del documento electrónico
Consultado el: 2021-12-27
www.mintransporte.gov.co



Anexo G. Resolucion Capacidad Transportadora Confort

REPUBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN 0000084 DE 2011

(28 AGO 2011)

“Por medio de la cual se fija una nueva Capacidad Transportadora a la empresa de transporte público terrestre automotor de pasajeros servicio especial EMPRESA DE TRANSPORTES CONFORT EXPRESS”.

EL DIRECTOR TERRITORIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN SANTANDER

En uso de sus facultades legales y estatutarias y en especial las conferidas por las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, los Decretos 087 de 2011 y 174 de 2001,

CONSIDERANDO:

Que mediante solicitud elevada con oficio radicado en éste despacho bajo el N° 20114680038492 y 20114680042152, el Representante Legal de la EMPRESA DE TRANSPORTES CONFORT EXPRESS, señor OSCAR MANUEL MARQUEZ GAMARRA, identificado con la Cédula de Ciudadanía 91.235.804, solicito el incremento de su capacidad transportadora en 10 buses, 10 busetas, 15 microbuses y 6 camionetas y con radicado 20114680043122 envia los registros de cámara de comercio de los establecimientos y empresas con los que ha suscrito contrato.

La Dirección Territorial Santander del Ministerio de Transporte, le otorgo habilitación a la citada empresa mediante la Resolución N° 324 del 17 de julio de 2001, para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros especial y mediante la Resolución N° 063 de diciembre 21 de 2009 se incrementó la capacidad transportadora de la empresa.

Que la empresa de EMPRESA DE TRANSPORTES CONFORT EXPRESS, presentó el plan de rodamiento de todo su parque automotor y los contratos de las empresas: COLEGIO NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO SEDE LAGOS DEL CACIQUE, COLEGIO COMPAÑIA DE JESUS SEDE INFANTIL, COLEGIO SANTISIMA TRINIDAD, COLEGIO NUESTRA SEÑORA DE FATIMA, FACTOR VITAL, CENTRO EDUCATIVO LOS CUROS, SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE SENA, ORIN, PUMA EXPRESS Y ALCALDIA DE BARRANCABERMEJA, con los que queda demostrada la capacidad transportadora asignada anteriormente con resolución 063 de 2009, y se verifica la necesidad de vinculación de más vehículos al parque automotor de la empresa, considerando que la empresa ha copado toda su capacidad.

Anexo H. Permiso Horas Extras - Resolucion 1232 30-09-2021

REPÚBLICA DE COLOMBIA


Unión y Paz

MINISTERIO DE TRABAJO

RESOLUCIÓN NÚMERO **001232** DE 2021

19 0 SEP 2021

"Por la cual se Autoriza el trabajo suplementario o de horas extras"

EL COORDINADOR DEL GRUPO DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y TRÁMITES DE LA DIRECCIÓN TERRITORIAL DE SANTANDER DEL MINISTERIO DE TRABAJO, en uso de las atribuciones legales y en especial las conferidas por Decretos 4108 de 2011, Resolución 0404 del 22 de marzo de 2012 la cual fue modificada parcialmente por la Resolución 2143 del 2014, Código de Trabajo y Ley 50 del 1990, y

CONSIDERANDO

Que el señor **JOSE OMAR NIÑO** identificado con la cédula de ciudadanía Nn. 91.291.682, en calidad de Representante Legal de la empresa **CONFORT EXPRESS S.A.S.** con NIT: 804.011.303-0 presenta solicitud para autorización de horas extras o trabajo suplementario, ante esta Dirección Territorial de Santander por ser la competente; de rito del expediente No. 370341 del 14 de septiembre de 2021 y cuya solicitud se radicó bajo el número 05EL20217:88010001352 de 13 de septiembre de 2021; adjunta documentación. (Folios 1 al 75)

Que dentro del caso en estudio, los trabajadores de la empresa desempeñen las actividades contempladas en el artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo, numeral 2 Modificado por el Decreto 1367 art. 1, en las cuales se puede exceder la jornada ordinaria hasta en dos (2) horas diarias y doce (12) semanales, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 22 de la Ley 50/80, mediante autorización expresa de este Ministerio y de conformidad con los Convenios Internacionales de Trabajo ratificados.

El artículo 22 de la Ley 50 de 1990 adicionó al Capítulo II del Título V Parte Primera de Código Sustantivo del Trabajo, el siguiente artículo sin número identificativo:

*Limite del trabajo suplementario.
En ningún caso las horas extras de trabajo, diurnas o nocturnas, podrán exceder de dos (2) horas diarias y doce (12) semanales.
Cuando la jornada de trabajo se amplíe por acuerdo entre empleadores y trabajadores a diez (10) horas diarias, no se podrá en el mismo día laborar horas extras."*

Que es obligación del empleador a quien se le otorgue esta autorización llevar diariamente un registro suplementario de cada trabajador en el que se especifique el nombre, edad, sexo, actividad desarrollada, número de horas laboradas con indicación de si son diurnas o nocturnas y la liquidación de la sobre remuneración correspondiente. Una copia de este registro será entregada diariamente por el empleador a los trabajadores firmada por aquel o por su representante, tal y como lo prevé el Art. 162 numeral 2° del C.S.T., modificado por el Decreto 13 de 1967 Art. 1°.

El no cumplimiento a estos requisitos y la entrega de la copia de los mismos dará causal para revocar la autorización.

Que conforme a lo dispuesto en los artículos 114, 115, 116 y 117 de la Ley 1088 de 2006 la jornada para los adolescentes mayores de 15 años de edad y menores de 17 será como máximo seis (6) horas diarias y treinta (30) horas a la semana. Los adolescentes mayores de 17 años año podrán trabajar en jornada máxima de ocho (8) horas y cuarenta (40) horas a la semana, las adolescentes embarazadas mayores de 15 y menores de 16 años no podrán trabajar más de cuatro (4) horas diarias a partir del séptimo mes de gestación y durante la estancia sin disminución de su salario ni de sus prestaciones sociales.

Anexo I. GT-F-06 Plan de Rodamiento

[illegible]

Anexo J. Contrato De Trabajo Por Obra O Labor - Conductor

CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO POR OBRA O LABOR DETERMINADA
CONFORT EXPRESS S.A.S.

NOMBRE DEL EMPLEADOR: CONFORT EXPRESS SAS	DIRECCION DEL EMPLEADOR: CALLE 59 # 15-50 PISO 2 BARRIO LA ESMERLDA
NOMBRE DEL TRABAJADOR: _____	DIRECCION DEL TRABAJADOR: _____
LUGAR Y FECHA DE NACIMIENTO: _____	CARGO QUE DESEMPEÑA EL TRABAJADOR: CONDUCTOR
SALARIO: NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VENTI SEIS PESOS M/CTE (\$908.526)	
PERIODOS DE PAGO: MENSUALES	FECHA DE INICIO: _____
LUGAR DE DESEMPEÑO DE LAS LABORES: SANTANDER- NORTE DE SANTANDER -CESAR	OBRA O LABOR DETERMINADA: _____

Entre EL EMPLEADOR y EL TRABAJADOR, de las condiciones ya dichas, identificados como aparece al pie de sus firmas, se ha celebrado el presente contrato individual de trabajo por labor determinada, regido además por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: OBJETO. EL EMPLEADOR contrata los servicios personales y subordinados del TRABAJADOR y éste a su vez se obliga a prestar su trabajo, a poner su capacidad normal de trabajo en forma eficiente y proactiva, para desempeñar la actividad de CONDUCTOR de transporte escolar, las cuales las deberá desarrollar según los lineamientos y orientaciones indicadas por EL EMPLEADOR, observando buena conducta personal y social, obligándose especialmente, acatar el Reglamento Interno de Trabajo y las normas sobre seguridad vial, laboral y salud ocupacional de EL EMPLEADOR y las disposiciones contenidas en la Constitución Política y ley, a prestar el servicio a que el presente contrato se refiere en el lugar indicado por EL EMPLEADOR, siempre que EL TRABAJADOR sea capaz de desempeñarlo y que el cambio o posición no indique desmejora en la remuneración en la categoría, y a acatar y cumplir las órdenes laborales que sus superiores le impartan, en particular las programaciones de horarios que asigne el Gerente o se delegado, y que el

Anexo K. Contrato De Trabajo Termino Fijo 3 Meses - Conductor Servicio Especial

CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO A TERMINO FIJO INFERIOR A UN AÑO

NOMBRE DEL EMPLEADOR	CONFORT EXPRESS S.A.S.
NIT	804011303-0
REPRESENTANTE LEGAL	JOSE OMAR NIÑO
DOMICILIO	Calle 59 No. 15-50 Km 6. Autopista B/manga - Girón
NOMBRE DEL TRABAJADOR	
DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN	
DIRECCION DEL TRABAJADOR	
LUGAR Y FECHA DE NACIMIENTO	
CARGO A DESEMPEÑAR	CONDUCTOR SERVICIO PUBLICO ESPECIAL
SALARIO MENSUAL	
PERIODO DE PAGO	MENSUAL
TERMINO DEL CONTRATO	TRES (3) MESES
LUGAR Y FECHA DE CELEBRACION	GIRÓN -
FECHA DE INICIO	
FECHA DE TERMINACION	

Entre el EMPLEADOR y el TRABAJADOR, de las condiciones antes mencionadas, se ha acordado celebrar el presente contrato individual de trabajo, que se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: OBJETO. EL EMPLEADOR contrata los servicios personales del TRABAJADOR para desempeñar el cargo de CONDUCTOR SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL, a partir del día , en un horario establecido por la empresa o de acuerdo a la necesidad del servicio que prestará EL TRABAJADOR a las empresas o personas naturales con las que contrate EL EMPLEADOR.

SEGUNDA: LUGAR DE PRESTACION DEL SERVICIO. EL TRABAJADOR prestará los servicios a los que se refiere el presente contrato en las distintas rutas que deba cubrir el vehículo de acuerdo con los turnos y horarios establecidos por CONFORT EXPRESS S.A.S., por lo tanto, cuando las necesidades del trabajo lo requieran, el lugar de trabajo podrá ser cambiado por EL EMPLEADOR, mediante comunicación escrita dirigida a EL TRABAJADOR.

PARRAGRAFO PRIMERO. Cuando el vehículo no esté en condiciones técnico-mecánicas de realizar la ruta asignada, EL TRABAJADOR deberá dar aviso inmediato al EMPLEADOR y/o jefe de rutas para que se ordene la reparación y acondicionamiento, previo los trámites correspondientes indicados por la empresa. En tal evento podrá el EMPLEADOR encargar transitoriamente al TRABAJADOR de la conducción de otro vehículo de la empresa para que efectué la prestación del servicio, o en su defecto encargarlo de la vigilancia del automotor mientras se realiza la reparación respectiva, debiendo permanecer en tal lugar.

PARÁGRAFO SEGUNDO: EL TRABAJADOR acepta desde ahora los traslados del lugar de trabajo asignado, siempre y cuando no impliquen una desmejora en

Anexo L. GSV-O-05 Instructivo Factores De Desempeño

	INSTRUCTIVO DE FACTORES DE DESEMPEÑO	CÓDIGO: GSV-O-05
		VERSION: 01
		F.A. 22/02/2022

INSTRUCTIVO FACTORES DE DESEMPEÑO

Anexo M. Directrices Alta Direccion



Bucaramanga 20 de Mayo del año 2022.

DIRECTRICES DE LIDERAZGO Y COMPROMISO DE LA ALTA DIRECCIÓN

El Gerente de la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S. el señor JOSE OMAR NIÑO; identificado con CC. 91.291.582; demostrara su liderazgo y compromiso mediante:

1. Asumiendo la total responsabilidad y obligación de rendir cuentas para la prevención de las lesiones y el deterioro de la salud relacionados con el trabajo, así como la provisión de actividades y lugares de trabajo seguros y saludables; así como la eficacia del sistema de gestión Integral y de seguridad vial.
2. Asegurándose de que se establezcan para el sistema de gestión integral la política y los objetivos de y que éstos sean compatibles con el contexto y la dirección estratégica de la organización.
3. Asegurándose de la integración de los requisitos del sistema de gestión integral y de seguridad vial en los procesos de negocio de la organización.
4. Asegurándose de los recursos necesarios para establecer, implementar, mantener y mejorar el sistema de gestión integral estén disponibles.
5. comunicando la importancia de una gestión de calidad, seguridad vial, seguridad y salud en el trabajo y medio ambiente eficaz y conforme con los requisitos del sistema de gestión integral.
6. Asegurándose que el sistema de gestión integral y de seguridad vial logre los resultados previstos; comprometiendo, dirigiendo y apoyando a las personas, para contribuir a la eficacia del sistema de gestión.
7. Dirigiendo y apoyando a las personas, para contribuir a la eficacia del sistema de gestión integral.
8. Asegurando y promoviendo la mejora continua;
9. Asegurándose de que la organización establezca e implemente procesos para la consulta y la participación de los trabajadores.



Anexo N. Conformacion Comité SV-PESV



ACTA DE CONFORMACIÓN COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

FECHA: 18 de Noviembre de 2021

OBJETIVO DEL COMITÉ

Coordinar los planes de acción en materia de seguridad vial para prevenir accidentes en la operación de transporte Especial, además de reducir las lesiones y muertes por accidentes de tránsito y promover el fortalecimiento y mejora de los servicios de atención para estos eventos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL COMITÉ

- Realizar análisis de las estadísticas y de los diferentes asuntos relacionados con la seguridad vial.
- Establecer estrategias, líneas de acción y metas a cumplir.
- Elaborar el Plan estratégico de Seguridad Vial.
- Dar seguimiento y evaluar los resultados del Plan estratégico de Seguridad Vial.
- Fortalecer la cultura de la seguridad vial como una política pública prioritaria que esté presente en todos los niveles y áreas de la empresa.

ALCANCE:

Aplica para todas las actividades en materia del PESV.

VISIÓN Y MISIÓN

VISIÓN:

Velar por la preservación de la vida e integridad física de los usuarios de las vías: Conductor, Pasajero y Peatón.

MISIÓN:

Mejorar las condiciones de seguridad vial de nuestros actores en la vía, infraestructura y vehículos, en beneficio de la calidad de vida de nuestra sociedad.



Anexo O. GH-M-03 Roles Responsabilidades - Autoridades Y Rendición De Cuentas

	MANUAL DE ROLES - RESPONSABILIDADES - AUTORIDADES Y RENDICIÓN DE CUENTAS EN LA ORGANIZACIÓN	
	CÓDIGO: GH-M- 03	
	VERSIÓN: 05	
	F.A. 06/05/2022	

1. OBJETO

Establecer los roles, responsabilidades y autoridades del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo, gestión integral y la periodicidad de entrega del informe sobre las responsabilidades de cada uno.

2. ALCANCE

El procedimiento aplica para todos los empleados responsables del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo e integral de la empresa.

3. DEFINICIONES

3.1 Rendición de cuentas: proceso mediante el cual de forma anual se rinde informe sobre el cumplimiento del desarrollo de la actividad

3.2 Copasst: comité paritario de seguridad y salud en el trabajo

3.3 CCL: Comité de convivencia laboral

3.4. ROLES: funciones que se desempeñan externas al cargo

3.5. RESPONSABILIDADES: Ser la persona que cuenta con el compromiso y la obligación para con algo, es decir, un jefe de capacitación será responsable de llevar a buen puerto todos los conocimientos de las personas que tiene a su cargo

3.6 AUTORIDADES: Indica el derecho y el poder de tomar decisiones, dar órdenes e instrucciones

4. DESCRIPCION

ROLES Y RESPONSABILIDADES DENTRO DEL SG-SST
GERENTE: Asumirá el liderazgo efectivo del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo y participará directamente realizando una serie de tareas como: • Es responsable por la implementación del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo • Formular, divulgar y asumir una política explícita del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo que considere conveniente para la Empresa • Garantizar condiciones de trabajo seguras para proteger a los trabajadores de los peligros existentes.

Anexo P. GSV-F-15 Encuesta Diagnostico PESV

		DIAGNOSTICO PESV		Código: GSV-F-15 Versión: 01 FA: 07/09/2018	
FECHA		CIUDAD			
NOMBRES Y APELLIDOS		EXPEDIDA EN:			
C.C.					
CARGO O ACTIVIDAD					
GÉNERO:		☐ MUJER ☐ HOMBRE ☐ OTRO			
EDAD		☐ 18-25 AÑOS ☐ 26-40 AÑOS ☐ 41-50 AÑOS ☐ 51 AÑOS O MÁS			
¿DISPONE DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN?		☐ SI ☐ NO		FECHA DE VIGENCIA	
¿CATEGORÍA DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN?		☐ A1 ☐ A2 ☐ B1 ☐ B2 ☐ B3 ☐ C1 ☐ C2 ☐ C3			
AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN					
☐ 0-5 AÑOS ☐ 6-10 AÑOS ☐ 11-20 AÑOS ☐ 21-30 AÑOS ☐ MÁS DE 30 AÑOS					
¿NIVEL EDUCATIVO?					
☐ PRIMARIA ☐ BACHILLERATO ☐ TÉCNICO ☐ TECNOLÓGICO ☐ PROFESIONAL ☐ POSTGRADO					
GRUPO DE TRABAJO					
☐ ADMINISTRATIVO ☐ OPERATIVO ☐ OTRO					
TIPO DE CONTRATO					
☐ DIRECTO ☐ CONTRATISTA ☐ OTRO CLAL					
ESPECIFIQUE SU HORARIO DE ENTRADA Y SALIDA					
ENTRADA: ☐ DOMINGO - DOMINGO ☐ LLUNES - VIERNES ☐ SALIDA: ☐ LLUNES - SABADO ☐ OTRO:					
¿DISPONE DE FLEXIBILIDAD HORARIA DE ENTRADA Y SALIDA?					
☐ SI ☐ NO					
MEDIO DE DESPLAZAMIENTO PARA IR AL TRABAJO (TRAYECTO)					
☐ A PIE ☐ BICICLETA ☐ MOTOCICLETA ☐ CARRO PARTICULAR ☐ TRANSPORTE EMPRESARIAL					
☐ UBER ☐ TAXI ☐ COLECTIVO					
¿ROL EN LA VÍA?					
☐ PEATÓN ☐ CONDUCTOR ☐ PASAJERO					
¿VEHÍCULO PROPIO PARA SU DESPLAZAMIENTO?					
☐ SI ☐ NO					
MIS DESPLAZAMIENTOS PARA ACTIVIDADES MISIONALES DE CONFORT EXPRESS S.A.S. SON EN GENERAL PLANIFICADOS POR:					
☐ MÍ MISMO ☐ LA EMPRESA					
DIRECCIÓN DE DOMICILIO					
KILOMETROS DIARIOS ENTRE LUGAR DE TRABAJO Y DOMICILIO (SUMA TOTAL TRAYECTOS IDA-VUELTA)					
☐ 0-20 KM ☐ 21-40 KM ☐ 41-60 KM ☐ 61-100 KM ☐ MÁS DE 100 KM					
TIEMPO DIARIO QUE UTILIZA PARA DESPLAZARSE ENTRE SU LUGAR DE TRABAJO Y SU DOMICILIO (SUMA TOTAL TRAYECTOS IDA Y VUELTA)					
☐ 0-30 MIN ☐ 31-60 MIN ☐ 61-90 MIN ☐ 91-120 MIN ☐ MÁS DE 2 HORAS					
KILOMETROS DIARIOS DE TRABAJO (SUMA TOTAL TRAYECTOS)					
☐ 0-20 KM ☐ 21-40 KM ☐ 41-60 KM ☐ 61-100 KM ☐ MÁS DE 100 KM					
TIEMPO DIARIO QUE CONDUCE EN MISIÓN					
☐ 0-60 MIN ☐ 1-4 HORAS ☐ 4-6 HORAS ☐ 6-8 HORAS ☐ MÁS DE 8 HORAS					
PLANIFICACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO					
☐ SI ☐ NO					
CON CUÁNTO TIEMPO DE ANTELACIÓN SE SUELEN PROGRAMAR MIS DESPLAZAMIENTOS					
☐ UN DIA ☐ UNA SEMANA ☐ QUINCENAL ☐ MENSUAL					
PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA (INDIQUE TODOS LOS QUE CONSIDERE ADECUADOS, EN SU CASO)					
☐ LA INTENSIDAD DE TRÁFICO ☐ CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS ☐ CUMPLIR CON LOS HORARIOS DE ENTRADA DE LA EMPRESA ☐ EL VEHÍCULO O EL MEDIO DE TRANSPORTE QUE USA ☐ MI PROPIA CONDUCCIÓN ☐ MI ESTADO PSICOFÍSICO (CANSANCIO, ESTRÉS, SUEÑO) ☐ OTROS CONDUCTORES ☐ INFRAESTRUCTURA/VÍA ☐ USO DE EQUIPOS MÓVILES ☐ NO USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD ☐ NO USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL ☐ DISTRACCIONES ☐ DISTRACCIONES EN LA VÍA ☐ FALTA DE INFORMACIÓN O FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL ☐ OTROS (ESPECIFICAR)					
¿HA RECIBIDO CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y NORMAS DE TRANSITO?					
☐ SI ☐ NO					
¿ACCIDENTES EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS?					
☐ SI ☐ NO ☐ CUÁNTOS? ☐ 0-5 ☐ 6-10 ☐ 11-20 ☐ 21-30 ☐ 31-40 ☐ 41-50					
¿INCIDENTES EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS?					
☐ SI ☐ NO ☐ CUÁNTOS? ☐ 0-5 ☐ 6-10 ☐ 11-20 ☐ 21-30 ☐ 31-40 ☐ 41-50					
DE 1 A 5 CALIFIQUE EL RIESGO AL QUE ESTÁ EXPUESTO EN SU LABOR DE CONDUCCIÓN Y EN CASO DE ADMINISTRATIVOS EL DESPLAZAMIENTO CASA - TRABAJO					
☐ UNO ☐ DOS ☐ TRES ☐ CUATRO ☐ CINCO					
INDIQUE LA MEDIDA/S QUE PIENSA PUEDE REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTE EN LA EMPRESA.					
☐ FLEXIBILIDAD DE HORARIOS ☐ USO DE TRANSPORTE PÚBLICO ☐ FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL ☐ RUTAS DE LA EMPRESA ☐ MENOR NUMERO DE TRAYECTOS ☐ REDUCCIÓN DEL TIEMPO EN LA LABOR ☐ AUMENTAR LA FRECUENCIA DE PRUEBAS DE ALCOHOL ☐ MAYOR PLANIFICACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS ☐ OTROS (ESPECIFICAR)					

Anexo Q. Tabulación y Graficas Encuesta Diagnostico PESV



TABULACION ENCUESTA REALIZADA AL PERSONAL ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO DE CONFORT EXPRESS

FECHA ACTUALIZACION: 13 diciembre 2009

1. CARGO O ACTIVIDAD	CANTIDAD
GERENTE	1
DIRECTOR S.G.	1
DIRECTOR COMERCIAL	1
ABOGADO	1
DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL	1
COORDINADOR GESTION HUMANA	1
COORDINADOR TECNOLOGIA E INFORMATICA	1
COORDINADOR DE LOGISTICA Y TRANSPORTE	1
COORDINADOR DE VIGILANCIA CONFINTE	1
CONTADOR	1
COORDINADOR DE CONTRATOS	1
AUXILIAR CONTABLE	1
AUXILIAR DE TRANSPORTE	1
AUXILIAR ADMINISTRATIVA	1
AUXILIAR CARTERA Y FACTURACION	1
CONDUCTORES	60



2. GENERO	CANTIDAD
MUJER	30
HOMBRE	30
OTRO	0



3. EDAD EN AÑOS	CANTIDAD
18 - 25	6
26 - 40	36
41 - 50	35
51 - MAS	13



4. CATEGORIA LICENCIA DE CONDUCCION	CANTIDAD
A1	2
A2	0
B1	2
B2	1
C1	4
C2	60
C3	0



Anexo R. GI-P-05 Procedimiento de Auditorías Internas

	PROCEDIMIENTO DE AUDITORIAS INTERNAS	CODIGO:GI-P-05
		VERSION:03
		F.A 29/12/2020

OBJETIVO			
Proporciona una metodología para realizar auditorías internas en CONFORT EXPRESS S.A.S., con el fin de verificar si el sistema de gestión integral, SGSST y seguridad vial, se esté ejecutando correctamente, si se mantiene actualizado y si está acorde a las políticas de la empresa, legales y reglamentarias.			
ALCANCE			
Contempla desde la planificación, programación, ejecución y documentación, hasta el seguimiento de las acciones correctivas y preventivas que resulten de las auditorías internas en el cumplimiento del sistema de gestión integral.			
DESARROLLO			
No.	DESCRIPCION DE ACTIVIDAD	REGISTRO	RESPONSABLE
	Programación de auditorías.		
1	El Director SIG, elabora el programa la realización de una auditoria como mínimo anual al sistema de gestión integral, seguridad y salud en el trabajo y seguridad vial. A través del formato "Programa de Auditorías", en el cual se asigna el mes a realizar la auditoria conforme a los requisitos de las normas o legales, asegurándose que se realicen auditorías internas a todo el Sistema de gestión integral durante el año.	Programa de Auditorías	Director SIG
2	El auditor interno Directo deberá cumplir con las competencias exigidas en el perfil del cargo. Si es Auditor interno del SIG como proveedor, debe cumplir los requisitos de Especialista en seguridad y salud en el trabajo para el caso del SG-SST, certificados actuales de cada norma a auditar y mínimo dos auditorías en cada sistema. Auditoria al PESV se avala como auditor de ISO 39001. Nota: cuando la auditoria se realiza con personal Auditor interno Directo no podrá auditar su propio trabajo.	Manual de perfiles de cargo y funciones Instructivo de selección y evaluación de proveedores y contratistas.	Aux. administrativo Coordinador de gestión humana Director SIG
	Complementar programa de auditoría		
3	El programa se genera anualmente o puede adecuarse o complementarse para la ejecución de auditorías no programadas, si el Gerente así lo determina, como resultado de modificaciones representativas en los procesos, o como resultados de las revisiones por la dirección o cuando la Gerencia lo solicite. Debe contener: Objetivo. Responsable de la auditoria: Se establece el responsable mediante la idoneidad descrita en el punto anterior.	Programa de Auditorías Requisitos de proveedores y contratistas	Director SIG

Anexo S. GH-P-01 Procedimiento De Selección, Contratación Y Evaluación Del Personal

	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN, CONTRATACIÓN Y EVALUACIÓN DEL PERSONAL TRABAJADORES	CÓD.GH-P-01
		VERSIÓN: 09
		FECHA DE APROBACIÓN: 09/05/2022

OBJETIVO
Proporciona una metodología para realizar la selección y vinculación de trabajadores a la empresa CONFORT EXPRESS S.A.S.
ALCANCE
Contempla desde la generación de la vacante hasta la vinculación y posterior inducción al personal nuevo de la organización
DESARROLLO

No.	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD	REGISTRO	RESPONSABLE
1	Generación de una vacante Identifique las necesidades y/o la generación de vacantes en la empresa requeridas para la prestación del servicio y área administrativa. Nota: La vacante para operativo (mantenimiento, relevos); que realice la función de conducción o transporte de vehiculos a mantenimientos deberá aplicar adicional a la vinculación de administrativo el presente procedimiento. Se realizan mediante plataforma digital de empleo.com, plataforma del sena, plataformas digitales de las universidades convenio y por difusión de grupos de whatsapp	Reporte en plataforma y/o flyer a el whatsapp	Dr. de gestion humana / Gerente
2	Recolección de hojas de vida Recolecte las hojas de vida de los aspirantes.	Hoja de vida	Dr. de gestion humana / Gerente
3	Preselección hojas de vida Realice una preselección de hojas de vida de los aspirantes con base en el estudio comparativo entre la hoja de vida y el perfil del cargo (manual de funciones). Se verifican las referencias personales y certificados laborales. Se buscan antecedentes disciplinarios (Policía, procuraduría, contraloría). Se verifica su estado ante los entes de control (SIMIT-RUNT) y ADRESS para aportes de EPS. Se verifica carnet de vacunación covid 19	Hoja de vida Carnet de vacunación Simit Procuraduria Contraloria Runt Antecedentes policiales	Director de gestión humana

*** COPIA CONTROLADA ***

Anexo T. GI-F-14 Profesiograma

		PROFESIOGRAMA						CC000001 GI-F-14
								Revisión: 01
								F.A. 21/05/2022
NOMBRE DEL CARGO	Nº DE TRABAJADORES	CONTEXTO LABORAL (Horas de trabajo y/o de disponibilidad al público)	PERFIL DEL CARGO	ACTIVIDAD / TAREA	MECANISMO DE DESARROLLO DE LA LABOR	PERIGROS Y RIESGOS	CONSECUENCIA	EXÁMENES MÉDICOS OCUPACIONALES (MAGNITUD)
COORDINADOR DE SISTEMAS Y COMUNICACIONES	1	8 HORAS	FORMACIÓN: Técnico en sistemas de sistemas e afines Telecomunicaciones FORMACIÓN: Mantenimiento de computadores EXPERIENCIA: Dos años en cargos afines	Actividad: Labores de Oficina Tareas: gestión del proceso de GPS, Seguimiento vehicular Actividad: Ingreso a las instalaciones de la empresa Tareas: cumplir el horario de trabajo	ADMINISTRATIVO - OFICINA	- Falta limitación (manejo de videoconferencias) Prevalencia: trabajo bajo presión, condiciones del grupo social, Ausencia de restricciones laborales - Incendio: condiciones de orden y aseo - Puntos: problemas de orden social - Naturales: sismos - Tecnológicos: incendios	- Estrés del time warp - Cansancio - fatiga - estrés - cansancio físico - Síndrome laboral - Caídas - traumas - Problemas de orden social	- Periodo: Páiso con entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia. - De radio Páiso entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia. - Recomendaciones del cargo: Examen CX Lumbosacra para mayores de 40 años Mediodiagnostica.
APRENDE - PLACANTE	4	8	N/A	Actividad: Labores de oficina Tareas: practicar en los procesos Actividad: Ingreso a las instalaciones de la empresa Tareas: cumplir el horario de la practica	ADMINISTRATIVO - OFICINA	- Boleo: trabajo manual repetitivo alto, postura inadecuada. Riesgo: <u>Exposición a ruido</u> - Páiso: trabajo bajo presión, condiciones del grupo social, Ausencia de restricciones laborales - Incendio: golpes, contusiones, cortadas - Incendio: condiciones de orden y aseo - Puntos: problemas de orden social - Naturales: sismos - Tecnológicos: incendios	- Estrés del time warp - Cansancio - fatiga - estrés - cansancio físico - Síndrome laboral - Caídas - traumas - Problemas de orden social	- De Ingreso: Páiso entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia, Prueba de drogas en Ofce, Prueba ISPP. - Periodo: Páiso con entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia. - De radio Páiso entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia. - Recomendaciones del cargo: Examen CX Lumbosacra para mayores de 40 años Mediodiagnostica.
SERVICIO GENERAL (CONTRACTISTAS)	1	según horario de prestación de servicios	EDUCACIÓN: Primaria Se completa la educación con 1 año de experiencia FORMACIÓN: Servicio al cliente EXPERIENCIA: meses en cargos afines en el sector empresarial	Actividad: Labores de Impulse Tareas: llamar, traer, llevar, limpiar, organizar, servir Actividad: Ingreso a las instalaciones de la empresa Tareas: cumplir el día de prestación de servicios.	ADMINISTRATIVO - OFICINA	- Boleo: trabajo manual repetitivo alto, postura inadecuada. Riesgo: <u>Exposición a ruido</u> - Páiso: trabajo bajo presión, condiciones del grupo social, Ausencia de restricciones laborales - Incendio: golpes, contusiones, cortadas - Incendio: condiciones de orden y aseo - Puntos: problemas de orden social - Naturales: sismos - Tecnológicos: incendios	- Estrés del time warp - Cansancio - fatiga - estrés - cansancio físico - Síndrome laboral - Caídas - traumas - Problemas de orden social	- De Ingreso: Páiso entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia, Prueba de drogas en Ofce, Prueba ISPP. - Periodo: Páiso con entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia. - De radio Páiso entresidero, viciometa, audiometa, perfi spatio, glemia. - Recomendaciones del cargo: Examen CX Lumbosacra para mayores de 40 años Mediodiagnostica.

PRUEBA DE CONTROL PREVENTIVO: CONFORT EXPRESS S.A.S. Realiza como pruebas de control preventivo: 1. Realizar mensualmente Pruebas de alcohol en sangre y Sustancias Psicoactivas en Ofce. 2. Pruebas control para casos especiales							
---	--	--	--	--	--	--	--

PROTOCOLOS DE RESTRICCIÓN PARA TODOS LOS CARGOS Las siguientes recomendaciones de actividad y concepto de aptitud médica, no son absolutas y dependen del criterio médico, de ser necesario de restricción de derechos a los trabajadores. El criterio de aptitud puede ser base en que no comprometa la seguridad individual al sujeto en el cargo a desempeñar.								
*Enfermedades articulares degenerativas con o sin deformidad que limitan la funcionalidad de los miembros superiores e inferiores	*Defecto refractivo con o sin corrección, con agudeza visual inferior a 20/60, y agudeza visual cercana mayor a 0.75 en un ojo.	*Perdida mayor a 30 dB en la audición de la zona con auricular sin corrección	Síndrome de ansiedad o depresión o fobias	*Patologías pulmonares crónicas con alteración de la función pulmonar.	*Enfermedades neurológicas que afectan el equilibrio	Diabetes insulina dependiente o patologías metabólicas no controladas	HTA y cardiopatías no controladas	Alteración de la visión de colores

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE TIPO	PMI	No enfermedades infecciosas contagiosas
	Agudeza visual	Normal, defecto de refracción corregido o sin corrección máximo 20/60. Alteraciones en detección del color.
	Agudeza auditiva	Sin antecedentes de hipoacusia mayor. Sin cables superiores a 30 dB en frecuencias con audiometría.
	Cardiopulmonar	Sin antecedentes de cardiopatías de esfuerzo, EPOC, infarto o arritmias malignas o cardiopatías reumáticas que comprometan la función respectiva.
	Vascular	Medidas máximo grado I (sin American)
	Tegido Conectivo	Sin hernias umbilicales o de pared abdominal mayores a 1 cm o abdominal. Sin hernias inguinales. Yarnocelle máximo grado I no abdominal.
	Renal	Indicadores que requieren dialisis o procesos de enfermedades permanentes.
	Osteomuscular	AVIAs degenerativas avanzadas, deformidades osteoarticulares no funcionales, fracturas o con anatomía, amputaciones mayores o no funcionales, alteraciones de columna lumbosacra o con anatomía, pte plano abdominal.
	COVID 19	Enfermedades preexistentes - pruebas positivas
	Otro	Alteraciones metabólicas descompensadas o sin control. Indicadores que requieren cirugía o corto plazo con altas hospitalarias. Manejo inadecuado de estrés, ansiedad o depresión diagnosticada. Alteraciones del equilibrio.

Este profesiograma se basa en las requerimientos profesionales y demandas propias de las tareas a cumplir por cada cargo, permitiendo contribuir a ubicar en cada cargo a los trabajadores y controlados con las mejores condiciones físicas, dando cumplimiento a la premisa de adaptar el trabajo a cada hombre y cada hombre a su trabajo. De esta manera se preservará el mejor estado de salud en la población trabajadora.		
ELABORÓ:	APROBÓ:	PERIODICIDAD Y FRECUENCIA DE LOS EXÁMENES MÉDICOS

Anexo U. Convenio-Contrato IPS Ocupasalud



CONVENIO DE COOPERACIÓN NO. 00063

CONVENIO DE COOPERACIÓN CELEBRADO ENTRE OCUPASALUD

S.A.S., identificada con el **NIT 900454102-6** de la Cámara de Comercio del Circulo de Bucaramanga, con domicilio en la Avenida quebrada Seca N° 32ª -89 de Bucaramanga (Santander) y representada legalmente en este acto por el Doctor **MICHAEL MIGUEL MEDINA MORALES**, mayor de edad, vecino de Bucaramanga, identificado con cédula de ciudadanía N° 1.098.643.687 de Bucaramanga, quién en adelante se denominará **OCUPASALUD S.A.S. Y CONFORT EXPRESS S.A.S** identificado con **NIT 804011303-0** de la Cámara de Comercio del Circulo de Bucaramanga, con domicilio en la calle 59 no 15-50 km 6 p 2 Autopista Girón Barrio la Esmeralda de Girón (Santander) y representada legalmente en este acto por el señor **JOSE OMAR NIÑO**, mayor de edad, vecino de Bucaramanga, identificado con cédula de ciudadanía N° 91.291.582 de Bucaramanga, quién en adelante se denominará **CONFORT EXPRESS S.A.S.**, celebran el presente Convenio al tenor de las declaraciones y cláusulas siguientes **DECLARACIONES I. DECLARA "OCUPASALUD S.A.S."**, a)es una sociedad por acciones Simplificadas, de conformidad con los actos de constitución, cuenta con completa libertad respecto de todas sus cuestiones administrativas, con la facultad de su objeto social, en lo concerniente de realizar cualquier actividad económica lícita en Colombia y en el extranjero que actualmente se encuentran reglamentado en el certificado de existencia y representación de la Cámara de Comercio de Bucaramanga. b) **OCUPASALUD S.A.S.**, cuenta con el personal capacitado para realizar el presente convenio, está representado en este acto por el Doctor **MICHAEL MIGUEL MEDINA MORALES**. En su carácter de Gerente y representante legal, quien cuenta con poder general para actos de administración. C) Que señala su domicilio: para los efectos del presente convenio Avenida quebrada Seca N° 32ª -89 de Bucaramanga (Santander). D). Que es su voluntad realizar el presente convenio en los términos de las Cláusulas que lo conforman. **II. CONFORT EXPRESS S.A.S.**, de conformidad con los actos de constitución. A) cuenta con completa libertad respecto de todas sus cuestiones administrativas, con la facultad de su objeto social y las demás que se encuentran

Anexo V. EV-FT-04 Evaluación Practica Alumnos B1 C1 C2 C3

	EVALUACION MODULO III. FORMACION ESPECIFICA UNIDAD PRACTICA ALUMNOS EN VEHICULOS		CODIGO: EV-FT-04			
			VERSION		2	
			FECHA APROBACION		16/06/2018	

Apellidos y nombres del alumno _____ C.C. ó T.I. _____
 Categoría de la licencia a la cual aspira: _____ Fecha: _____ Teléfono: _____

ASPECTOS DE LA EVALUACION	FACTOR EVALUADO	Nota N	
30% PRIMER ASPECTO Conocimiento, inspección, y adaptación al vehículo.	Inspección de los niveles de aceite y combustible		
	Verificación del estado de la batería y niveles de electrolitos		
	Inspección y verificación del sistema de frenos		
	Inspección del nivel de líquido refrigerante		
	Verificación estado de llantas (Estado y Presión)		
	Verificación del estado de la luces. Freno, de parqueo e internas		
	Adaptación o graduación de timón, silla, espejos y cinturón.		
	Identificación de los controles		
	Verificación de fuga de fluidos		
	Inspección equipo de carretera y vigencia de los documentos		
	SUBTOTAL PROMEDIO		
	40% SEGUNDO ASPECTO Destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo.	Maniobra de encendido y arranque	
		Puesta en marcha en plano y en pendiente	
Avance en línea recta y con ángulos			
Coordinación de maniobra cambio-embrague			
Coordinación de maniobra aceleración-freno-embrague			
Utilización de cambios ascendentes-descendentes			
Utilización de los frenos. Según tipo de vehículo.			
Descenso y ascenso en terreno inclinado			
Detención del vehículo y arranque en pendiente			
Maniobra de viraje y adelantamiento			
Reducción de velocidad y detenimiento en marcha			
Colocación de las manos sobre el timón			
SUBTOTAL PROMEDIO			
30% TERCER ASPECTO Comportamiento del conductor frente al tránsito, respeto por las señales de tránsito, por el peatón y demás actores de la vía, uso adecuado de la infraestructura.	Utilización de las señales de cruce		
	Distancias de seguimiento, de parada y lateral		
	Adelantamientos		
	Cruces		
	Intersecciones		
	Glorietas		
	Cambios de carril y de calzada		
	Maniobras de virajes		
	Utilización de luces direccionales		
	Seguimiento y cumplimiento de las señales de tránsito		
	Uso de los elementos de protección personal		
	Lectura de las señales de tránsito ubicadas sobre la vía		
	Respeto por los actores de la vía: Peatones, ciclistas, motos.		
SUBTOTAL PROMEDIO			

EVALUACION MODULO III UNIDAD PRACTICA								
ASPECTOS DE EVALUACION	NOTA N	%	N x % 100	NOTA FINAL	DEFICIENTE 0.0 - 2.9	ACEPTABLE 3.0 - 3.9	BUENO 4.0 - 4.9	EXCELENTE 5.0
PRIMER ASPECTO		30 %			Firma y nombre del evaluador			
SEGUNDO ASPECTO		40 %						
TERCER ASPECTO		30 %						

ELABORO: Libardo Rafael Lara Castro	REVISÓ: Jady Magreth Díaz Villamizar	REVISÓ: Jady Magreth Díaz Villamizar
--	---	---

Anexo W. GH-P-04 Competencia, formación y toma de conciencia

	COMPETENCIA Y FORMACIÓN	CODIGO: GH-P-04	
		VERSIÓN: 04	
		F.A. 24/06/2020	
OBJETIVO			
Proporciona una metodología para realizar la planificación, el seguimiento a las actividades de formación, capacitación y la determinación de competencias requeridas en CONFORT EXPRESS S.A.S., con la finalidad de proporcionar a los trabajadores las herramientas adecuadas que les permitan realizar su labor de la mejor manera.			
ALCANCE			
Contempla desde la identificación de las necesidades de entrenamiento y/o capacitación hasta el control de las actividades de formación ejecutadas.			
DESARROLLO			
ACTIVIDAD	DESCRIPCION	REGISTRO	RESPONSABLE
1	Identificar las necesidades de capacitación y/o formación Identifique de manera objetiva las necesidades reales de entrenamiento y/o capacitación de todos los empleados de la empresa El copasst realizará análisis de: • matriz de peligros • Indicadores de accidentalidad • Indicadores de morbilidad • Indicadores de mortalidad • Incidentes presentados • Resultados de inspecciones • Resultados de mediciones ambientales • Diagnóstico de condiciones de salud • Medición para programas de vigilancia epidemiológica • Sistema de gestión de seguridad vial De acuerdo a los peligros y riesgos y la información analizada por el copasst el comite determina los temas de capacitaciones y actividades que se realizaran durante el año para la prevención de los peligros	plan de capacitación y actividades de riesgos prioritario	Director SIG Copasst
2	Programar de forma anual las actividades de formación registrando la siguiente información ➤ Área ➤ Periodo de gestión ➤ Fecha de actualización ➤ No. ➤ Nombre del programa ➤ Objetivo ➤ Meta ➤ Recursos ➤ Tipo de vehiculo		

*** COPIA CONTROLADA ***

CONFORT		PLAN DE CAPACITACIÓN Y ACTIVIDADES RIESGO PRIORITARIO												CÓDIGO: 0004-07			
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN		FECHA DE EJECUCIÓN											
NOMBRE DEL PROYECTO		FECHA DE EJECUCIÓN		FECHA DE EVALUACIÓN													

Referencias

- ANSV. (11 de Noviembre de 2022). *Observatorio y Estadísticas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial*. Obtenido de Página Web Oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>
- ANSV. (2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 Documento técnico de soporte*. Bogotá D.C.: Mintransporte.
- Asamblea Nacional Constituyente de 1991. (1991). *Constitución Política de Colombia*. Bogotá D.C. : Asamblea Nacional Constituyente de 1991.
- ASNV. (11 de Noviembre de 2021). *Glosario*. Obtenido de Página Oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial: https://ansv.gov.co/es/atencion_ciudadania/glosario?name=seguridad+vial&field_categoria_glosario_target_id=All
- CEPAL. (2005). *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe: situación actual y desafíos*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Congreso de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002: expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Bogota D.C.: Congreso de Colombia.
- Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1503 DE 2011: promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*. Bogotá D.C.: Congreso de Colombia.

Congreso de Colombia. (2012). *Ley 1562 de 2012 por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional*. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional de Colombia.

Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1702 de 2013: se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones*. Bogotá D.C.: Congreso de Colombia.

Congreso de Colombia. (2020). *Ley 2050 de 2020: Se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito*. Bogotá D.C. : Congreso de Colombia.

Congreso de Colombia. (2022). *Ley 2251 de 2022: se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban*. Bogotá D.C.: Congreso de Colombia.

DAFP. (06 de Febrero de 2020). *Concepto 46731 de 2020 Departamento Administrativo de la Función Pública*. Obtenido de Departamento Administrativo de la Función Pública: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=124020>

Dewey, J. (2011). *La teoría pedagógica*. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/6785>

Foro internacional de transporte. (2017). *Foro Internacional del Transporte anuncia apoyo para fortalecer el sector transporte de Colombia*. Obtenido de <https://itf-oecd.org/foro-internacional-del-transporte-anuncia-apoyo-para-fortalecer-el-sector-transporte-de-colombia>

Mintrabajo. (2015). *Decreto 1072 de 2015: Expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo*. Bogotá D.C.: Ministerio de trabajo.

Mintransporte. (2014). *Resolución 1565 de 2014: Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361>

Mintransporte. (21 de Julio de 2022). *Resolución 20223040040595 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*. Obtenido de Ministerio de Transporte: https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm

World Health Organization. (2018). *Global status report on alcohol and health 2018*. Obtenido de <https://books.google.com.co/books?hl=es&lr=&id=qnOyDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR7&dq=World+Health+Organization,+2018&ots=a1sqPBqgbt&sig=uB3MnnK-Mth8BO2zc7borLdeTqw#v=onepage&q=World%20Health%20Organization%2C%202018&f=false>

