

**Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Asociación Gremial Colombiana de
Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT**

**Diana Alexandra Pasichana Méndez Yeiner Patricia Ramos Hernández Pedro Luis Muñoz
Sibaja**

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

Directora

Tatiana Yeritza Monsalve Duarte

Especialista en Salud Ocupacional

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingenierías y Arquitectura

Especialización en Seguridad y Salud en el Trabajo

Bucaramanga

2025

Contenido

Introducción	9
1. Identificación de la Empresa donde se Desarrolló la Consultoría	11
2. Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.....	11
2.1 Descripción del Problema.....	11
2.2 Justificación	13
2.3. Objetivos.....	15
2.3.1. Objetivo General	15
2.3.2. Objetivos Específicos	15
3. Marco Referencial	16
3.1. Marco Teórico.....	16
3.2. Marco Conceptual	17
3.3. Marco Normativo y Legal	23
4. Diseño Metodológico	28
4.1. Enfoque metodológico.....	29
4.2. Tipo de estudio.....	29
4.3. Población y muestra	29
4.4. Técnicas e instrumentos de recolección de información	29
4.5 Fases del proyecto.....	30
4.5.1 Fase de planificación	30
4.5.2 Fase de implementación y ejecución.....	32
4.5.3 Fase de seguimiento	33

4.5.4 Fase de mejora continua	34
5. Cronograma	36
6. Presupuesto	38
7. Diagnostico	39
7.1 Datos de la Asociación	39
7.2. Autoevaluación en seguridad vial	40
8. Desarrollo	41
8.1 Fase 1. Planificación del PESV	41
8.2 Fase 2. Implementación y ejecución del PESV	62
8.3 Fase 3: Seguimiento por la organización.....	78
8.4 Fase 4. Mejora continua del PESV	83
9. Lecciones aprendidas.....	85
10. Conclusiones	88
11. Recomendaciones	90
Referencias.....	91
Apéndices.....	97

Lista de tablas

Tabla 1. <i>Identificación de la empresa</i>	11
Tabla 2. <i>Cronograma de actividades PESV de ACEELT</i>	366
Tabla 3. <i>Presupuesto estimado para la implementación del PESV – ACEELT ...</i>	38
Tabla 4. <i>Presupuesto estimado global</i>	39
Tabla 5. <i>Descripción de pasos de implementación del PESV</i>	40
Tabla 6. <i>Lista de colaboradores</i>	50
Tabla 7. <i>Resultado de la encuesta diagnóstico de seguridad vial</i>	51
Tabla 8. <i>Rol conductor dentro de la organización</i>	522
Tabla 9. <i>Parque automotor</i>	533
Tabla 10. <i>Rutas recurrentes</i>	55
Tabla 11. <i>Listado colaboradores capacitados en seguridad vial</i>	56
Tabla 12. <i>Competencias según cargos</i>	63
Tabla 13. <i>Tipos de inspecciones</i>	75
Tabla 14. <i>Formatos de mantenimiento y control de vehículos</i>	76

Lista de figuras

Figura 1. <i>Ubicación de la asociación gremial de empresas eléctricas y telecomunicaciones – ACEELT</i>	48
Figura 2. <i>Misionalidad de la organización</i>	50
Figura 3. <i>Desplazamientos por genero</i>	522
Figura 4. <i>Rol conductor dentro de la organización</i>	533
Figura 5. <i>Parque automotor detallado</i>	54
Figura 6. <i>Rutas recurrentes</i>	55
Figura 7. <i>Mapa de siniestralidad vial en Barranquilla (2012-2024)</i>	68
Figura 8. <i>Criterios para la clasificación de las vías en el distrito de Barranquilla</i>	69
Figura 9. <i>Distribución porcentual de actores viales involucrados en siniestros en Barranquilla (2019-2023)</i>	70
Figura 10. <i>Matriz de colisión</i>	71
Figura 11. <i>Mapa de calor de la siniestralidad en el distrito de Barranquilla</i>	71
Figura 12. <i>Indicadores de siniestralidad por localidad</i>	72
Figura 13. <i>Indicadores de resultado del plan estratégico de seguridad vial</i>	79
Figura 14. <i>Indicadores de actividad del plan estratégico de seguridad vial</i>	81
Figura 15. <i>Indicadores de desempeño del plan estratégico de seguridad vial</i>	82

Lista de apéndices

Apéndice A. <i>Herramienta SURA: lista de chequeo y evaluación del PESV</i>	97
Apéndice B. <i>Acta de designación del responsable del plan estratégico de seguridad vial</i>	99
Apéndice C. <i>Políticas de seguridad y regulación vial.....</i>	101
Apéndice D. <i>Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo</i>	10606
Apéndice E. <i>Instrumento de diagnóstico de seguridad vial aplicado en ACEEL.....</i>	10808
Apéndice F. <i>Listado de trabajadores incluidos en el diagnóstico del PESV</i>	10809
Apéndice G. <i>Ficha de caracterización institucional y análisis estadístico del PESV</i>	11010
Apéndice H. <i>Matriz de identificación de peligros viales</i>	11212
Apéndice I. <i>Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño</i>	11313
Apéndice J. <i>Plan anual de trabajo</i>	11515
Apéndice K. <i>Plan anual de formación.....</i>	11616
Apéndice L. <i>Diagrama de actuación ante siniestros viales.....</i>	11617

Apéndice M. <i>Protocolos internos de actuación en emergencias viales (PONS)</i>	11718
Apéndice N. <i>Formato planilla de desplazamiento</i>	12020
Apéndice O. <i>Formato inspección preoperacional vehículos</i>	1211
Apéndice P. <i>Hoja de vida vehículo</i>	12122
Apéndice Q. <i>Registro institucional de mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor</i>	12222
Apéndice R. <i>Formato institucional para el plan de auditoría del PESV</i>	12223
Apéndice S. <i>Matriz de condiciones inseguras y acciones correctivas y/o preventivas</i>	12424

Resumen

El presente trabajo tiene como propósito diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, aplicando la metodología establecida en la Resolución 40595 de 2022. Esta propuesta busca identificar, planificar y ejecutar acciones que permitan reducir los riesgos viales asociados al entorno laboral y fomentar comportamientos seguros entre los trabajadores durante sus desplazamientos. El desarrollo del PESV se fundamenta en un diagnóstico inicial que permitió conocer el estado actual de la seguridad vial en la organización y establecer un punto de partida para la intervención. A partir de este análisis, se estructuraron fases orientadas a la planificación, implementación, seguimiento y mejora continua del plan, bajo un enfoque preventivo y alineado con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). La consultoría también contempló la identificación de riesgos críticos, la definición de objetivos y metas, el diseño de programas formativos y la formulación de indicadores para evaluar su efectividad. Con esta iniciativa, ACEELT busca fortalecer su cultura de seguridad vial, cumplir con los requisitos normativos y garantizar la integridad de sus colaboradores. El documento constituye una herramienta técnica y normativa que puede ser replicada en otras organizaciones del sector.

Palabras clave: seguridad vial, riesgo laboral, PESV, SG-SST, prevención de siniestros

Abstract

The purpose of this work is to design a Strategic Road Safety Plan (PESV) for the Colombian Trade Association of Electrical and Telecommunications Companies - ACEELT, applying the methodology established in Resolution 40595 of 2022. This proposal seeks to identify, plan and implement actions to reduce road risks associated with the work environment and promote safe behavior among workers during their commute. The development of the PESV is based on an initial diagnosis that allowed to know the current state of road safety in the organization and to establish a starting point for intervention. Based on this analysis, phases were structured for planning, implementation, follow-up and continuous improvement of the plan, under a preventive approach and aligned with the Occupational Safety and Health Management System (OSHMS). The consultancy also included the identification of critical risks, the definition of objectives and goals, the design of training programs and the formulation of indicators to evaluate their effectiveness. With this initiative, ACEELT seeks to strengthen its road safety culture, comply with regulatory requirements, and guarantee the integrity of its employees. The document constitutes a technical and normative tool that can be replicated in other organizations in the sector.

Key words: road safety, occupational risk, PESV, SG-SST, accident prevention.

Introducción

Los siniestros viales continúan siendo una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo, a pesar de los múltiples esfuerzos institucionales por mejorar la seguridad en las vías. La Organización Mundial de la Salud [OMS] (2023) informó que “cada año ocurren más de 1.3 millones de muertes por siniestros viales, y entre 20 y 50 millones de personas resultan lesionadas, muchas de ellas con secuelas permanentes” (p. 6).

En Colombia, los accidentes de tránsito representan una problemática persistente tanto en contextos urbanos como rurales, afectando la salud pública y la productividad de diversas organizaciones. En este sentido, el sector empresarial tiene una responsabilidad significativa en la gestión del riesgo vial, particularmente aquellas entidades cuyos trabajadores deben desplazarse constantemente por motivos laborales.

Frente a esta realidad, la implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) se ha establecido como una medida obligatoria para dichas organizaciones, conforme a lo dispuesto por el Ministerio de Transporte (2022), y constituye una estrategia clave para prevenir accidentes, reducir la exposición al riesgo y salvaguardar la integridad de los trabajadores.

La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones (ACEELT), como representante de un sector con alta movilidad operativa, enfrenta el desafío de garantizar la seguridad vial de su personal. Para ello, es imprescindible diseñar un PESV alineado con los lineamientos establecidos por la Resolución 40595 de 2022, que define la metodología oficial para la planificación, implementación y verificación de estos planes.

La presente consultoría busca responder a esta necesidad mediante el diseño de un PESV estructurado que no solo cumpla con los requisitos normativos, sino que además contribuya a reducir los riesgos viales, fomentar una cultura de seguridad y fortalecer el compromiso con el bienestar de sus trabajadores. Este trabajo se enmarca en una perspectiva técnica, normativa y preventiva, reconociendo que la seguridad vial debe ser un eje transversal

dentro de los sistemas de gestión organizacional.

1. Identificación de la Empresa donde se Desarrolló la Consultoría

Tabla 1. *Identificación de la empresa*

ACEELT	Descripción
Ciudad	Barranquilla
Departamento	Atlántico
Clase de Riesgo Asignado por la A.R.L.	5
Código de la Actividad Económica CIIU	9411
Actividad Económica	Actividades de asociaciones empresariales y de empleadores
Número de trabajadores (directos, contratistas)	39

2. Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT

2.1 Descripción del Problema

La seguridad vial representa un desafío constante para los sectores eléctricos y de telecomunicaciones en Colombia, dada la alta exposición al riesgo que enfrentan sus trabajadores durante los desplazamientos laborales. Estas actividades, esenciales para el mantenimiento, instalación y operación de infraestructuras críticas, requieren la movilización frecuente de personal en vehículos propios de la empresa o particulares, lo cual incrementa la probabilidad de accidentes viales laborales.

En este contexto, la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones (ACEELT) agrupa a diversas entidades que comparten estas condiciones de operación. A pesar de la existencia de un marco normativo que exige la implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial (Congreso de Colombia, 2011; Ministerio de Transporte, 2022), muchas organizaciones aún carecen de instrumentos sistemáticos que permitan abordar de manera integral los riesgos asociados al tránsito de sus trabajadores.

La Organización Mundial de la Salud [OMS] (2023) llama la atención acerca de los accidentes de tráfico en todo el mundo. Este organismo señala que “los siniestros viales se han convertido en la principal causa de muerte de niños y jóvenes” (p. 6). En Colombia, estas cifras también son alarmantes. Según el Ministerio de Salud y Protección Social (2022) “los siniestros viales representan la primera causa de mortalidad por lesiones no intencionales con cerca de 7.000 muertes” (p. 5).

Por otra parte, la Organización Internacional del Trabajo [OIT] (2002) estima que anualmente se producen aproximadamente 2,2 millones de muertes relacionadas con el trabajo, de las cuales 158.000 corresponden a accidentes ocurridos durante los desplazamientos hacia o desde el lugar de trabajo. En este sentido, la OIT (2002) advierte que, “solo en 2002, los accidentes de trayecto representaron cerca del 15 % de todos los accidentes laborales registrados en los países europeos” (p. 12).

Aunque en el país los datos oficiales sobre la proporción de accidentes laborales ocurridos durante los desplazamientos al lugar de trabajo son limitados, las estadísticas estimadas sugieren un porcentaje significativo. De acuerdo con El Consejo Colombiano de Seguridad (2023), en 2022 se reportaron un promedio de 1.448 accidentes laborales diarios, lo que sugiere una alta exposición al riesgo vial, incluso sin datos específicos sobre desplazamientos. Esta situación es preocupante y repercute directamente tanto en el bienestar y salud de los trabajadores, como en el cumplimiento de las metas organizacionales, el costo operacional y la reputación empresarial.

ACEELT, al ser una organización que coordina a múltiples empresas del sector, se enfrenta al reto de adoptar una política integral de seguridad vial que responda a estas necesidades. La falta de un PESV articulado con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) no solo expone a los colaboradores a mayores niveles de riesgo, sino que además compromete el cumplimiento legal y la sostenibilidad operativa. Por tanto, la formulación de un plan estratégico es de gran relevancia para la organización pues contribuye a para mitigar estos impactos y avanzar hacia una cultura organizacional de seguridad y autocuidado.

2.2 Justificación

La seguridad vial es un componente esencial de la gestión integral del riesgo en entornos laborales, especialmente en sectores como el eléctrico y de telecomunicaciones, donde el desplazamiento constante del personal representa una actividad rutinaria. Las empresas vinculadas a la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones (ACEELT) cuentan con una flota significativa de vehículos y un número considerable de trabajadores que deben movilizarse diariamente para cumplir funciones operativas, lo que incrementa la exposición a eventos viales.

La implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) no solo constituye una exigencia normativa establecida por la Resolución 40595 de 2022 del Ministerio de Transporte, sino que también representa una herramienta de gestión que fortalece la cultura preventiva, reduce la siniestralidad vial y protege el bienestar de los trabajadores (Ministerio de Transporte, 2022). Según esta resolución, están obligadas a implementar este tipo de plan todas aquellas organizaciones que “cuenten con una flota de vehículos automotores y no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores” (Ministerio de transporte, 2022, p. 8).

Desde una perspectiva de responsabilidad social, las consecuencias económicas y sociales de los accidentes de tránsito son significativas. De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (2022), “el costo de los siniestros viales no solo lo asumen las víctimas y sus familias, sino también la economía en su conjunto en términos de personas fallecidas, lesionadas, discapacidades y pérdida de ingresos potenciales” (p. 38). Por tanto, la adopción del PESV por parte de las empresas demuestra el compromiso organizacional con la protección de la vida, la sostenibilidad operativa y el cumplimiento legal.

De acuerdo con datos de Fasecolda, citados por Galeano (2021), en Colombia se pueden invertir hasta \$3,6 billones de pesos anuales en la atención de siniestros viales, destinándose más de la mitad de estos recursos a compensar afectaciones en la calidad de vida de las víctimas y sus familias. En esta línea, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (2022) destaca que la mayoría de víctimas fatales corresponde a personas entre 15 y 34 años, grupo ampliamente representado en los equipos de trabajo de las empresas del sector. Este hecho sugiere que una proporción considerable de las fatalidades en siniestros viales afecta a trabajadores dentro del rango laboral activo.

Dicho lo anterior, diseñar un PESV para ACEELT permitirá estructurar un conjunto de acciones orientadas a prevenir siniestros, reducir los costos operativos derivados de la accidentalidad, garantizar el cumplimiento de la normatividad y mejorar la competitividad del gremio. Asimismo, propiciará un entorno laboral más seguro y alineado con los principios del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), fomentando una cultura organizacional centrada en el autocuidado y la movilidad responsable.

Formulación del Problema

¿Cómo diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) que permita gestionar de manera efectiva los riesgos viales para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT?

2.3. Objetivos

2.3.1. Objetivo General

Diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, en concordancia con la Resolución 40595 de 2022, con el fin de prevenir y mitigar los riesgos viales en las actividades laborales, fortaleciendo la cultura de movilidad segura, cumpliendo con los lineamientos normativos vigentes y promoviendo la mejora continua en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

2.3.2. Objetivos Específicos

- ✓ Realizar un diagnóstico situacional de la seguridad vial en la organización ACEELT, con base en la resolución 40595 del 2022.
- ✓ Proponer programas de gestión alineados a la metodología que contribuyan a la mitigación de riesgos viales asociados a las actividades laborales de la organización ACEELT.
- ✓ Estructurar el PESV según la metodología definida por el Ministerio de Transporte, según resolución 40595 del 2022.
- ✓ Formular un plan de implementación del PESV, con el fin de garantizar su sostenibilidad a corto, mediano y largo plazo

3. Marco Referencial

3.1. Marco Teórico

La seguridad vial ha sido reconocida por organismos internacionales y nacionales como un componente esencial de la salud pública y la sostenibilidad en los sistemas de transporte. La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023) plantea que los siniestros viales son una de las principales causas de muerte en el mundo, y que afectan particularmente a los países de ingresos medios y bajos. Esta situación ha impulsado el desarrollo de marcos normativos y técnicos orientados a prevenir la accidentalidad, proteger la vida humana y reducir los impactos sociales y económicos de estos eventos.

En Colombia, la gestión de la seguridad vial ha evolucionado significativamente desde la expedición del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), pasando por la Ley 1503 de 2011 y, más recientemente, la Resolución 40595 de 2022, la cual establece la metodología para la formulación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (Ministerio de Transporte, 2022). Esta normativa busca consolidar una cultura organizacional de prevención, con énfasis en la identificación, evaluación y control de riesgos viales dentro del entorno laboral.

Desde el enfoque de la gestión organizacional, el PESV constituye una herramienta de planificación estratégica que permite a las empresas diseñar acciones estructuradas para reducir la exposición al riesgo vial, mejorar la movilidad segura de sus trabajadores y cumplir con los estándares del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) (Ministerio del Trabajo, 2019). Su correcta implementación implica la articulación de componentes técnicos, administrativos y formativos, dentro de un ciclo de mejora continua.

Adicionalmente, investigaciones previas y antecedentes de implementación han demostrado que los planes estratégicos que integran la seguridad vial en los procesos misionales de la organización no solo reducen la tasa de accidentalidad, sino que también incrementan la productividad, disminuyen los costos asociados a la reparación de vehículos y atención de lesiones, y mejoran la imagen corporativa (Gil y Reyes, 2021).

En el caso específico del sector eléctrico y de telecomunicaciones, el riesgo vial es una constante debido a la necesidad de realizar desplazamientos frecuentes para atender emergencias, mantenimientos o instalaciones. Esto convierte al PESV en una herramienta indispensable para garantizar la integridad de los trabajadores, minimizar interrupciones operativas y asegurar el cumplimiento de los objetivos de la empresa.

3.2. Marco Conceptual

El diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) se fundamenta en un conjunto de conceptos interrelacionados provenientes de áreas como la seguridad vial, la gestión del riesgo, la salud ocupacional y la planificación organizacional. Este marco conceptual proporciona las bases necesarias para comprender la estructura, el propósito y la operatividad del PESV dentro de organizaciones como la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones (ACEELT).

Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). El PESV es un instrumento técnico-normativo orientado a planificar, ejecutar y evaluar acciones que reduzcan los factores de riesgo en la movilidad laboral. Su estructura se basa en el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar, Actuar), promoviendo la mejora continua de los procesos, en cumplimiento con la metodología establecida en la Resolución 40595 de 2022 (Ministerio de Transporte, 2022) . Este plan debe integrarse al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), lo que garantiza su incorporación a la estructura organizacional.

Seguridad vial como enfoque preventivo. La seguridad vial no se limita a la observancia de normas de tránsito; constituye un enfoque preventivo que abarca la interacción segura entre usuarios, vehículos y entornos viales. Según la Organización Mundial de la Salud (2023), los siniestros viales representan una de las principales causas de muerte a nivel global, y su

prevención exige la implementación de políticas públicas efectivas, comportamientos responsables y tecnologías orientadas a la protección de la vida.

Gestión del riesgo vial en el entorno laboral. La gestión del riesgo vial implica identificar los peligros asociados a la movilidad —como el estado mecánico de los vehículos, la infraestructura vial, y las condiciones físicas o psicológicas del conductor— y establecer medidas para reducir su impacto. En el contexto organizacional, esta gestión debe abordarse bajo los lineamientos del SG-SST, incorporando herramientas como la matriz IPERC (Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de Riesgos y Controles) (Ministerio de Trabajo, 2019).

Comportamiento humano y cultura de seguridad. Uno de los factores determinantes en la ocurrencia de siniestros viales es el comportamiento humano. Variables como la conducción agresiva, el exceso de velocidad, la distracción, la fatiga o el consumo de alcohol pueden aumentar significativamente el riesgo de accidente (Scott-Parker, 2012). En este sentido, la implementación del PESV debe incluir programas de formación y estrategias de cambio de comportamiento, orientadas a fortalecer la percepción del riesgo y el autocuidado (Gil y Reyes, 2021). La cultura organizacional de seguridad vial se consolida cuando la estrategia de la organización y las prácticas laborales priorizan la protección de la vida y la prevención de incidentes.

Movilidad laboral segura. La movilidad laboral segura hace referencia al conjunto de prácticas, políticas y condiciones que garantizan el desplazamiento sin riesgos de los

trabajadores desde y hacia su lugar de trabajo, así como durante sus actividades laborales en vía pública. Este concepto está estrechamente relacionado con la promoción de entornos laborales seguros y saludables, en los que se prevengan incidentes viales mediante la gestión de factores de riesgo, la formación continua en seguridad vial y la implementación de medidas organizacionales que prioricen la integridad del personal. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) destaca que una movilidad segura forma parte de un entorno de trabajo seguro, y debe incluirse dentro de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, especialmente cuando el transporte hace parte de las funciones laborales (OIT, 2021).

Enfoque de sistema seguro. El enfoque de sistema seguro, establecido en la Ley 2251 de 2022, reconoce que el error humano es inevitable, pero que el sistema vial debe estar diseñado para absorber estos errores y minimizar sus consecuencias. Este modelo plantea la responsabilidad compartida entre todos los actores del tránsito (usuarios, diseñadores de infraestructura, fabricantes de vehículos y empleadores) y propone medidas coordinadas para garantizar una movilidad más segura (Congreso de Colombia, 2022).

Siniestro vial. Un siniestro vial es un evento no intencional que ocurre en las vías de tránsito y que involucra al menos un vehículo en movimiento, generando consecuencias negativas como lesiones o fallecimientos de personas, o daños a la propiedad. A diferencia de la noción clásica de "accidente", el término "siniestro" reconoce que estos eventos generalmente tienen causas prevenibles y no son meramente fortuitos (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024). Su uso promueve una visión más responsable de la seguridad vial, al centrar la atención en los factores de riesgo y su gestión efectiva.

Accidente de tránsito. De acuerdo con el Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia, un accidente de tránsito es "todo evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daño a personas o bienes e involucrados en él" (Congreso de Colombia, 2002, p. 2). Aunque el término sigue presente en la legislación, en enfoques más actuales de seguridad vial se prefiere hablar de "sinistros" para subrayar la evitabilidad del evento mediante acciones preventivas (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024).

Administradora de Riesgos Laborales (ARL). Las ARL son entidades responsables de desarrollar actividades de prevención, atención y vigilancia de los riesgos laborales en Colombia. Tienen a su cargo la afiliación de los empleadores y trabajadores al Sistema General de Riesgos Laborales, la gestión de los accidentes de trabajo y enfermedades laborales, y el acompañamiento técnico para la implementación de planes como el PESV cuando se relacionan con desplazamientos en misión laboral (Ministerio del Trabajo, 2014). Las ARL pueden participar activamente en la capacitación en seguridad vial y en la evaluación de siniestralidad laboral relacionada con el tránsito.

Comparendo. Es una orden formal emitida por una autoridad de tránsito cuando un conductor, peatón o pasajero incurre en una infracción de las normas de tránsito. Puede ser de tipo manual, electrónico o físico y tiene implicaciones legales y económicas, al generar una sanción o multa al infractor (Congreso de Colombia, 2002, art. 129).

Equipo de prevención y seguridad. Se refiere al conjunto de elementos que todo vehículo debe portar para prevenir y atender emergencias viales. Incluye elementos como extintor, triángulos de señalización, botiquín, linterna, caja de herramientas básica, entre otros.

Su uso es obligatorio y está regulado por las normas técnicas y de tránsito vigentes (Ministerio de Transporte, 2014).

Infracción. Es la violación o incumplimiento de una norma de tránsito establecida en la legislación colombiana. Las infracciones pueden ser leves, graves o gravísimas, y su comisión da lugar a la imposición de comparendos, multas, suspensión de la licencia o inmovilización del vehículo (Congreso de Colombia, 2002).

SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito). Es un seguro de carácter obligatorio en Colombia, cuya finalidad es amparar a todas las personas que resulten afectadas en un accidente de tránsito, independientemente de quién haya tenido la culpa. Cubre gastos médicos, transporte de víctimas, incapacidad permanente, muerte y gastos funerarios (Congreso de Colombia, 2012, art. 42).

Licencia de tránsito. También conocida como tarjeta de propiedad, es el documento legal que acredita la propiedad de un vehículo automotor. Contiene información relevante como los datos del propietario, características del vehículo, y número de placa. Su porte es obligatorio para circular (Congreso de Colombia, 2002, art. 52).

Señal de tránsito. Son dispositivos físicos instalados en las vías públicas con el objetivo de regular, advertir o informar a los actores viales sobre condiciones específicas del entorno vial. Se clasifican en reglamentarias, preventivas e informativas y están normalizadas mediante el Manual de Señalización Vial de Colombia (INVIAS, 2015).

Plan de acción. Es un conjunto organizado de actividades con objetivos, responsables, cronograma e indicadores definidos, diseñado para mitigar los riesgos identificados y alcanzar metas específicas dentro del PESV. Su elaboración es obligatoria según el ciclo PHVA (Planear-Hacer-Verificar-Actuar) para la mejora continua del sistema de gestión (Ministerio de Transporte, 2022).

HSEQ. Es un modelo integrado de gestión que agrupa la salud, la seguridad, el medio ambiente y la calidad. En el contexto empresarial, los sistemas HSEQ permiten asegurar el cumplimiento normativo, mejorar el desempeño organizacional y mitigar riesgos, incluido el riesgo vial laboral (ICONTEC, 2019).

Categorías de la licencia de conducción de vehículos automotores. En Colombia, las licencias de conducción se agrupan en categorías que dependen del tipo de vehículo que se desea conducir. Las categorías para vehículos particulares son A1 (motocicletas $\leq 125\text{cc}$), A2 (motocicletas $> 125\text{cc}$), B1 (automóviles, camionetas y vehículos tipo van), mientras que las categorías para vehículos de servicio público incluyen C1, C2 y C3, según el tipo y capacidad del vehículo (Ministerio de Transporte, 2022).

3.3. Marco Normativo y Legal

La formulación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en Colombia está respaldada por un marco normativo robusto, compuesto por leyes, decretos, resoluciones y normas técnicas que regulan la movilidad segura y la gestión del riesgo vial en

el entorno organizacional. Estas disposiciones establecen obligaciones claras para entidades públicas y privadas con flotas vehiculares o personal conductor, y fortalecen la articulación de la seguridad vial con los sistemas de gestión organizacional.

Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre. Establece el marco general de regulación del tránsito de vehículos y personas en las vías del territorio colombiano. Define principios rectores, competencias y sanciones para garantizar la seguridad vial y el acatamiento a las normas de circulación (Congreso de Colombia, 2002).

Ley 1383 de 2010 – Reforma al Código Nacional de Tránsito. Introduce modificaciones a la Ley 769 de 2002 con el fin de fortalecer la normatividad en materia de sanciones, control de infractores, mantenimiento vehicular y responsabilidad de los conductores, fomentando una mayor exigencia en la prevención de accidentes (Congreso de Colombia, 2010).

Ley 1503 de 2011 – Formación de hábitos seguros en la vía. La Ley 1503 de 2011 tiene como objetivo fomentar la adopción de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, promoviendo una cultura vial preventiva en Colombia. Esta normativa establece la obligación para las entidades públicas y privadas de diseñar e implementar Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), articulados con sus sistemas de gestión organizacional, con el fin de reducir la siniestralidad vial y proteger la vida de los usuarios (Congreso de Colombia, 2011).

Ley 2050 de 2020 – Modificación a la Ley 1503 de 2011. Fortalece el sistema de verificación del PESV y faculta a organismos como la Superintendencia de Transporte para ejercer control sobre su implementación y cumplimiento (Congreso de Colombia, 2020).

Ley 2251 de 2022 – Ley Julián Esteban. Reafirma la obligatoriedad del PESV e introduce el enfoque de “sistema seguro”, que plantea que el error humano es inevitable, pero el sistema vial debe estar diseñado para minimizar sus consecuencias. Resalta la corresponsabilidad de todos los actores viales (Congreso de Colombia, 2022).

Ley 1702 de 2013 – Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Establece la creación de la ANSV como entidad encargada de coordinar la política pública en seguridad vial y liderar acciones para reducir la siniestralidad en el país (Congreso de Colombia, 2013).

Decreto 2851 de 2013 – Reglamentación de la Ley 1503. Reglamenta aspectos de la Ley 1503 de 2011, tales como la educación vial, los planes distritales de seguridad vial, los programas de consumo responsable de alcohol, y la implementación del PESV en entidades públicas y privadas (Ministerio de Transporte, 2013).

Decreto 1072 de 2015 – Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo. Incluye el artículo 2.2.4.6.4, que obliga a las empresas a incorporar la seguridad vial como un factor de riesgo dentro del SG-SST. Establece que los empleadores deben garantizar condiciones seguras de trabajo en todas sus actividades, incluyendo los desplazamientos (Ministerio de Trabajo, 2015).

Decreto 1906 de 2015 – Modificación al Decreto 1079 de 2015. Introduce ajustes en la normatividad relacionada con el PESV, precisando los requisitos mínimos que deben cumplir las entidades responsables de su implementación (Ministerio de Transporte, 2015).

Decreto 1430 de 2022 – Aprobación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031. El Decreto 1430 de 2022 adopta oficialmente el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 como política pública en Colombia. Este plan establece metas concretas para la reducción de la siniestralidad vial, con énfasis en la protección de los usuarios vulnerables, la mejora de la infraestructura vial y el fortalecimiento de la gestión institucional en materia de seguridad vial (Presidencia de la República de Colombia, 2022).

Resolución 40595 de 2022 – Metodología del PESV. Establece la metodología oficial para el diseño, implementación, verificación y seguimiento del PESV, aplicable a entidades del sector público y privado con flotas superiores a 10 vehículos o personal conductor. Clasifica los planes en niveles (básico, estándar, avanzado) según el riesgo y la magnitud operativa (Ministerio de Transporte, 2022).

Norma Técnica Colombiana NTC-ISO 39001 – Sistemas de gestión de la seguridad vial. Define los requisitos para establecer un sistema de gestión de seguridad vial, alineado con la mejora continua. Permite a las organizaciones gestionar sus riesgos viales desde una perspectiva internacionalmente estandarizada (ICONTEC, 2013).

Decreto 3366 de 2003 Ministerio de Transporte. Decreto que establece el régimen de sanciones aplicables a las infracciones cometidas en el servicio de transporte público terrestre automotor, así como los procedimientos administrativos correspondientes. Sin embargo, algunos de sus artículos fueron posteriormente declarados nulos por el Consejo de Estado mediante sentencia del 22 de mayo de 2008, lo que modificó parcialmente su aplicabilidad (República de Colombia, 2003).

Decreto 4116 de 2008 Ministerio de Transporte. Decreto que modifica parcialmente el Decreto 2961 de 2006 en lo relacionado con la regulación del uso de motocicletas en Colombia. Esta norma se expide en virtud de las facultades conferidas por el artículo 189 de la Constitución Política y en desarrollo de las Leyes 105 de 1993 y 769 de 2002, con el propósito de mejorar la seguridad vial y el control del tránsito de este tipo de vehículos (República de Colombia, 2008).

Decreto 2106 de 2019 Departamento Administrativo de la Función Pública. Este Decreto tiene como propósito simplificar y racionalizar los trámites administrativos en Colombia. En su artículo 110, establece lineamientos específicos para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), ratificando su obligatoriedad para las organizaciones que administren flotas o cuenten con personal conductor (República de Colombia, 2019).

Decreto 1252 de 2021 Ministerio del interior. Decreto que modifica las disposiciones del Decreto 107 de 2015, específicamente en lo relacionado con los Planes Estratégicos de

Seguridad Vial (PESV). Esta norma actualiza el literal a del artículo 2.3.2.1 y sustituye el capítulo 3 del título 2 de la parte 3 del mismo decreto, con el objetivo de fortalecer la articulación institucional y la implementación de políticas públicas de seguridad vial (Ministerio del Interior, 2021).

Resolución 7495 de 2020 Ministerio de Transporte. Resolución que deroga la Resolución 1231 de 2016, la cual contenía la guía oficial para la evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Con esta decisión, se busca actualizar los lineamientos técnicos y metodológicos en consonancia con la evolución normativa del sistema de seguridad vial en Colombia (Ministerio de Transporte, 2020).

Resolución 5178 del 2323 Ministerio de Transporte. Resolución que adiciona el Título VI a la Circular Única de Infraestructura y Transporte, estableciendo nuevas disposiciones relacionadas con la planeación, ejecución y seguimiento de proyectos viales en el país. Esta norma busca fortalecer la articulación entre los actores del sector transporte y mejorar la gestión institucional en seguridad vial (Ministerio de Transporte, 2023).

Circular 20201340085301 de 2020 Ministerio de Transporte. Circular que establece directrices para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) como parte del cumplimiento normativo en materia de prevención del riesgo vial. Este conjunto normativo es de obligatorio cumplimiento para organizaciones como ACEELT, que emplean personal expuesto a riesgos derivados de la movilidad, y constituye el soporte legal para estructurar el

PESV como una medida preventiva, estratégica y alineada con el marco jurídico nacional (Ministerio de Transporte, 2020).

4. Diseño Metodológico

El desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones (ACEELT) se realizó siguiendo una metodología aplicada, con un enfoque mixto (cuantitativo y cualitativo) que permitió recoger, analizar e interpretar datos relevantes del contexto organizacional y de la normativa vigente.

4.1. Enfoque metodológico

La propuesta se enmarca dentro de un enfoque mixto, dado que combina técnicas cualitativas para comprender la cultura organizacional y las percepciones sobre la seguridad vial, y técnicas cuantitativas para evaluar los niveles de riesgo, frecuencia de desplazamientos y características del parque automotor (Hernández et al., 2014). Esta combinación favorece la construcción de un diagnóstico integral que sustente el diseño del PESV.

4.2. Tipo de estudio

Se trata de una investigación aplicada, descriptiva y propositiva. Es aplicada porque busca solucionar un problema real en un contexto específico (la gestión del riesgo vial en ACEELT); es descriptiva, porque caracteriza las condiciones actuales de movilidad laboral y

cumplimiento normativo; y es propositiva porque formula un plan estructurado y ajustado a la Resolución 40595 de 2022 (Ministerio de Transporte, 2022).

4.3. Población y muestra

La población objeto de estudio está conformada por los 27 trabajadores directos de ACEELT, 12 contratistas y una flota vehicular compuesta por 18 vehículos (entre motocicletas, camionetas y grúas). Dado el tamaño reducido de la población, se trabajó con una muestra censal, es decir, se incluyó el 100% del personal y del parque automotor, lo cual garantiza la representatividad del diagnóstico (Tamayo y Tamayo, 2011).

4.4. Técnicas e instrumentos de recolección de información

Para recolectar la información se aplicaron los siguientes instrumentos:

- ✓ Encuestas: estructuradas al personal operativo y administrativo, con preguntas relacionadas con hábitos de movilidad, percepción del riesgo y conocimiento de normas de tránsito.
- ✓ Entrevistas semiestructuradas: a líderes de procesos y directivos, con el fin de identificar barreras y oportunidades para implementar el PESV.
- ✓ Listas de chequeo: y formatos de inspección para caracterizar el estado de la flota vehicular.
- ✓ Revisión documental: de normativas, políticas internas y registros de incidentes viales de la organización.

4.5 Fases del proyecto

El desarrollo del proyecto se estructuró en cuatro fases principales, en concordancia con los lineamientos establecidos en la Resolución 40595 de 2022, la cual define la metodología para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en Colombia (Ministerio de Transporte, 2022).

4.5.1 Fase de planificación

Durante esta fase se desarrollan las acciones fundamentales para estructurar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte. Estas acciones se describen a continuación:

- ✓ **Nombramiento del líder del PESV:** Se designa una persona encargada de coordinar y liderar todo el proceso de diseño e implementación del plan, sin importar el nivel de riesgo de la organización (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ **Creación del comité de seguridad vial:** Para los niveles estándar y avanzado, se debe conformar un equipo técnico encargado de gestionar, coordinar y hacer seguimiento a las acciones del PESV (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ **Formulación de la política de seguridad vial:** Se establece una declaración formal del compromiso institucional con la prevención de los siniestros viales y la protección de los trabajadores y terceros en la vía (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ **Participación activa del nivel directivo:** Los líderes de la organización deben demostrar compromiso y corresponsabilidad con el PESV, involucrándose en su diseño, implementación y seguimiento (Ministerio de Transporte, 2022).

- ✓ Elaboración de un diagnóstico inicial: Se realiza una evaluación de la situación actual en materia de seguridad vial, identificando condiciones, hábitos y riesgos presentes en la operación vehicular de la entidad (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Gestión del riesgo vial: Se identifican, analizan y controlan los factores de riesgo asociados al uso de vehículos y a los desplazamientos de los trabajadores, con el fin de reducir la exposición a eventos viales (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Definición de metas y objetivos: Se establecen metas claras, medibles y alcanzables que orienten las acciones de seguridad vial en el corto, mediano y largo plazo (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Diseño de programas de intervención: Se estructuran planes y acciones concretas para intervenir los riesgos críticos y mejorar el desempeño organizacional en seguridad vial (Ministerio de Transporte, 2022).

4.5.2 Fase de implementación y ejecución

Durante esta fase, la organización pone en marcha las acciones planificadas para reducir los riesgos viales. Los pasos son los siguientes:

- ✓ Plan anual de trabajo: Se diseña un cronograma con actividades concretas en seguridad vial, asignando tiempos y responsables para su ejecución durante el año (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Competencia y plan anual de formación: Se establece un plan de capacitación continuo dirigido al personal, enfocado en fortalecer competencias y buenas prácticas en seguridad vial (Ministerio de Transporte, 2022).

- ✓ Responsabilidad y comportamiento seguro: En el nivel avanzado, se promueven conductas responsables mediante campañas, compromisos éticos y acciones disciplinarias, cuando sea necesario (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales: Se definen protocolos de actuación frente a incidentes de tránsito que involucren personal o vehículos de la organización, con el fin de minimizar consecuencias (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Investigación interna de siniestros viales: Para los niveles estándar y avanzado, se realiza un análisis técnico y sistemático de los eventos viales ocurridos, buscando identificar causas y prevenir recurrencias (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Vías seguras administradas por la organización: Se implementan medidas para garantizar condiciones seguras en las vías internas o tramos de operación bajo responsabilidad directa de la empresa (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Planificación de desplazamientos laborales: Se establecen rutas seguras, horarios, modos de transporte y medidas preventivas para proteger a los trabajadores durante los traslados laborales (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Inspección de vehículos y equipos: Se ejecutan revisiones periódicas que aseguren el buen estado técnico de los vehículos y equipos antes de su uso (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos: Se programa el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, así como el control documental de sus condiciones operativas (Ministerio de Transporte, 2022).

- ✓ Gestión del cambio y gestión de contratistas: En los niveles estándar y avanzado, se incluyen procedimientos para evaluar y mitigar riesgos asociados a cambios organizacionales y a la vinculación de terceros (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Archivo y retención documental: También para niveles estándar y avanzado, se definen mecanismos para conservar la documentación del PESV, garantizando su trazabilidad y disponibilidad para auditoría (Ministerio de Transporte, 2022).

4.5.3 Fase de seguimiento

Esta fase tiene como objetivo evaluar el cumplimiento y efectividad del PESV, con base en evidencias y resultados medibles:

- ✓ Indicadores y reporte de autogestión del PESV: Se deben establecer indicadores cuantitativos y cualitativos que permitan medir el avance de las acciones del plan. Los resultados deben ser registrados y reportados de manera periódica, como parte del proceso de seguimiento interno (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Registro y análisis estadístico de siniestros viales: En el nivel avanzado, la organización debe llevar un sistema de registro y análisis de los siniestros ocurridos, con el fin de identificar tendencias, causas recurrentes y oportunidades de mejora (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Auditoría anual del PESV: Se realiza una evaluación independiente, al menos una vez al año, para verificar la implementación y efectividad del plan, así como para generar acciones correctivas que promuevan su mejora continua (Ministerio de Transporte, 2022).

4.5.4 Fase de mejora continua

Esta fase cierra el ciclo PHVA, asegurando que los resultados del PESV se evalúen y retroalimenten, permitiendo su actualización permanente:

- ✓ Mejora continua, acciones preventivas y correctivas: La organización debe identificar oportunidades de mejora con base en los resultados de auditorías, indicadores y eventos ocurridos. A partir de ello, se deben implementar acciones correctivas que solucionen desviaciones, y acciones preventivas que eviten su repetición (Ministerio de Transporte, 2022).
- ✓ Mecanismos de comunicación y participación: Es necesario establecer canales efectivos para informar, sensibilizar y promover la participación activa del personal en el desarrollo del PESV, fortaleciendo así el compromiso colectivo con la seguridad vial (Ministerio de Transporte, 2022).

Este diseño metodológico permitió formular un plan integral, viable y alineado con los requerimientos normativos nacionales, así como con las condiciones operativas específicas de ACEELT.

5. Cronograma

Tabla 2. Cronograma de actividades PESV de ACEELT

Fase	Paso PESV	Actividad	Responsable	Mes	Indicador	Medio de verificación
Fase 1: Diagnóstico	Paso 1	Designación del responsable del PESV	Gerencia general	Febrero	Acta firmada	Acta de designación
	Paso 2	Revisión del parque automotor y diagnóstico	Coordinador(a) HSEQ	Febrero	Informe diagnóstico	Informe técnico
	Paso 3	Aplicación de encuesta diagnóstica	Coordinador(a) HSEQ	Febrero	Encuestas aplicadas	Base de datos, gráficas
	Paso 4	Identificación de riesgos viales	Coordinador(a) HSEQ	Febrero	Matriz de riesgos	Archivo diligenciado
Fase 2: Planeación	Paso 5	Socialización del PESV	Comité de Seguridad Vial	Febrero	Registro de asistencia	Formato firmado
	Paso 6	Elaboración del plan de trabajo y cronograma	Coordinador(a) HSEQ	Marzo	Cronograma aprobado	Documento en PDF
	Paso 7	Definición de protocolos de	Coordinador(a) HSEQ	Marzo	Protocolos elaborados	Documentos formalizados

		atención y actuación				
Fase 3: Ejecución	Paso 8	Desarrollo de jornadas de capacitación en seguridad vial	Coordinador(a) HSEQ	Marzo	Número de personas capacitadas	Listas de asistencia
	Paso 9	Divulgación de políticas viales internas	Coordinador(a) HSEQ	Abril	Evidencia de difusión	Fotografías, documentos firmados
	Paso 10	Entrega de elementos de seguridad	Coordinador(a) HSEQ	Abril	Formato de entrega	Registros físicos
Fase 4: Seguimiento y mejora	Paso 11	Ejecución de auditoría interna al PESV	Comité de Seguridad Vial	Mayo	Informe de auditoría	Acta y formato
	Paso 12	Evaluación de resultados y acciones de mejora	Coordinador(a) HSEQ	Mayo	Plan de mejora definido	Documento consolidado

Elaboración propia basada en la Resolución 40595 de 2022 (Ministerio de Transporte, 2022).

6. Presupuesto

Tabla 3. Presupuesto estimado para la implementación del PESV – ACEELT

Ítem	Descripción	Cantidad/ Frecuencia	Valor unitario (COP)	Subtotal estimado (COP)
1. Talento humano				
Profesional en SST	Asesoría en la coordinación y diseño del PESV	1 persona/2 meses	\$1.000.000	\$2.000.000
Curso PESV	Capacitación en el plan estratégico de seguridad vial	4 sesiones	\$450.000	\$1.800.000
Subtotal talento humano				\$3.800.000
2. Logística y transporte				
Desplazamientos a sedes o visitas técnicas	Visitas técnicas y seguimiento (vehículo + peajes)	7 salidas	\$300.000	\$2.100.000
3. Insumos operativos y de oficina				
Computador portátil	Uso exclusivo para el seguimiento del PESV	1	\$2.000.000	\$2.000.000
Impresora multifuncional	Impresión, escaneo y copiado de documentos del PESV	1	\$800.000	\$800.000
Resmas de papel	Impresiones de informes, talleres y registros	10	\$15.000	\$150.000
USB o discos externos	Almacenamiento seguro de copias del PESV y archivos sensibles	2	\$30.000	\$60.000
Carpetas y organizadores físicos	Archivo de documentos, actas, planes y formatos físicos	20	\$8.000	\$160.000
Lapiceros, resaltadores y papelería menor	Apoyo para talleres, bitácoras y diligenciamiento de formatos	Global		\$100.000
Subtotal Insumos operativos y de oficina				\$3.270.000
4. Contingencias	Imprevistos y gastos varios		\$500.000	\$500.000

Tabla 4. *Presupuesto estimado global*

Concepto	Valor estimado (COP)
Talento humano	\$3.800.000
Logística y transporte	\$2.100.000
Insumos operativos y de oficina	\$3.270.000
Contingencias (10%)	\$917.000
Total general estimado	\$10.087.000

7. Diagnostico

El diagnóstico del estado actual de la seguridad vial en ACEELT se realizó con base en la recopilación y análisis de información primaria (encuestas, entrevistas, inspecciones) y secundaria (documentos institucionales y normativos). La evaluación se estructuró en cuatro dimensiones: talento humano, vehículos, entorno y gestión organizacional, según lo establecido en la Resolución 40595 del 2022 (Ministerio de Transporte, 2022).

7.1 Datos de la Asociación

- ✓ Razón social: Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.
- ✓ NIT. 901565070-9
- ✓ Ubicación principal: Carrera 42 No 76 - 189 Barranquilla, Atlántico, Colombia
- ✓ Total de trabajadores directos: 27
- ✓ Parque automotor: 14 motocicletas, 3 camionetas de platón y 1 grúa telescópica

- ✓ Tipo de operación: Visitas técnicas, mantenimiento y atención de servicios eléctricos y de telecomunicaciones.
- ✓ Cobertura: Urbana y rural en Barranquilla y alrededores.

7.2. Autoevaluación en seguridad vial

Aplicación de la herramienta lista de verificación para autoevaluación inicial.

Tabla 5. Descripción de pasos de implementación del PESV

FASE PESV	PASOS	IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	% PASO	% FASE	% PESV
FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV	Paso 1	Líder del diseño e implementación del PESV	100%	19%	10%
	Paso 3	Política de Seguridad Vial de la Organización	0%		
	Paso 4	Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	100%		
	Paso 5	Diagnóstico	0%		
	Paso 6	Caracterización, evaluación y control de riesgos	0%		
	Paso 7	Objetivos y metas del PESV	0%		
	Paso 8	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	0%		
	Paso 9	Plan anual de trabajo	0%	7%	
FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV	Paso 10	Competencia y plan anual de formación	0%		
	Paso 12	Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	0%		
	Paso 14	Vías seguras administradas por la organización	0%		

	Paso 15	Planificación de desplazamientos laborales.	0%	
	Paso 16	Inspección de vehículos y equipos	0%	
	Paso 17	Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	33%	
FASE 3. SEGUIMIENTO ORGANIZACIÓN	Paso 20	Indicadores y reporte de autogestión PESV	0%	0%
	Paso 22	Auditoría anual	0%	
FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV	Paso 23	Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	0%	0%
	Paso 24	Mecanismos de comunicación y participación	0%	

Tomado de herramienta de evaluación del PESV de la ARL Sura.

A raíz de la verificación de autodiagnóstico, se puede evidenciar que, la empresa no cuenta con un PESV estructurado en ninguno de las fases, como también, no se cuenta con una identificación, evaluación y valoración de riesgos viales. Por otra parte, no cuenta con la documentación pertinente a los programas de riesgo crítico y demás. Del mismo modo, no se ha establecido un plan de emergencias viales.

8. Desarrollo

8.1 Fase 1. Planificación del PESV

La fase de planificación constituye la base del PESV. Su propósito es establecer una estructura clara para identificar los actores responsables, caracterizar los riesgos viales, definir objetivos estratégicos y establecer los programas que permitirán intervenir dichos riesgos. Esta fase responde a la necesidad de conocer las circunstancias actuales de seguridad vial de la empresa,

los comportamientos de los actores viales y las condiciones del entorno, con el fin de diseñar estrategias pertinentes y sostenibles.

Caracterización de la organización

- ✓ Nombre: Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT
- ✓ Actividad principal: Prestación de servicios técnicos en redes de telecomunicaciones y eléctricas, incluyendo instalaciones, mantenimiento y soporte.
- ✓ Ciudad: Barranquilla, Atlántico
- ✓ Personal en operación directa: 27 trabajadores
- ✓ Vehículos: 14 motocicletas utilizadas por técnicos de campo, 3 camionetas de platón (uso para transporte de equipos y supervisión), 1 grúa telescópica (uso para elevación en instalación de redes aéreas).

El Ministerio de Transporte señala “para el diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial, la organización se ubicará en alguno de los siguientes tres (3) niveles: básico, estándar o avanzado, de acuerdo con su misionalidad y tamaño” (Ministerio de Transporte, 2022, p. 12). En este sentido, se tienen en cuenta dos criterios esenciales: el tamaño de la flota vehicular y la cantidad de conductores puestos al servicio de la empresa (Ministerio de Transporte, 2022).

La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT cuenta con una flota de 18 vehículos al servicio de la operación (14 motocicletas, 3 camionetas de platón y 1 grúa telescópica contratada), y un total de 39 trabajadores directos e indirectos, muchos de los cuales están involucrados en tareas de desplazamiento para actividades técnicas, mantenimiento y soporte en campo.

En consecuencia, la Resolución 40595 de 2022 establece que el nivel básico corresponde a “organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores entre once (11) y cuarenta y nueve (49) unidades, o que contraten o administren entre dos (2) y cuarenta y nueve (49) conductores” (Ministerio de Transporte, 2022, p. 13).

Dado que ACEELT cumple con ambos criterios dentro de los rangos definidos (más de 10 vehículos y más de 2 conductores), su nivel de aplicabilidad del PESV corresponde al NIVEL BÁSICO. Esta clasificación determina el conjunto de pasos obligatorios a cumplir dentro de la metodología, así como el alcance de los programas y requisitos exigidos.

Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV. De acuerdo a la Resolución 40595 del 12 de julio de 2022, la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT designará los recursos humanos, técnicos y financieros para la ejecución del PESV.

- ✓ Responsable designado: Coordinador HSEQ
- ✓ Funciones asignadas:
 - Liderar el diseño, ejecución y seguimiento del PESV.
 - Vincular e implementar de manera integrada el PESV con el SGSST.
 - Coordinar la recolección de información y el reporte a entes de control.

Se propone modelo de acta de asignación, con el fin de dejar documentado para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, el cumplimiento del paso 1 del PESV.

Paso 2. Comité de Seguridad Vial. Para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, el comité de seguridad vial no es aplicable, de acuerdo con lo establecido en la Resolución.

Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización. En el marco del diseño del PESV, se debe adoptar una política de seguridad vial que promueva una cultura de prevención y el cumplimiento de la normatividad de tránsito. Esta política fue propuesta con base en la Resolución 40595 de 2022, y tiene como propósito orientar a la organización en el conocimiento y control de los riesgos viales, del amparo de la integridad física y mental de los colaboradores, y el fortalecimiento de las competencias ciudadanas como actores viales.

La política busca garantizar el respeto de los requerimientos legales vigentes en materia de tránsito y seguridad vial, e impulsar la implementación de buenas prácticas dentro de la empresa. Además, se estructura en torno a los siguientes principios:

- ✓ No se admite ningún grado de tolerancia ante la conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas.
- ✓ La normativa interna requiere el uso adecuado de equipos de protección personal y herramientas de seguridad vial, como casco, cinturón y otros dispositivos pertinentes.
- ✓ Mantenimiento periódico y preventivo vehicular.
- ✓ Formación constante a conductores y motociclistas.

De esta manera, y considerando la normativa vigente, así como la alineación de la organización con los principios del SG-SST, se formula esta política como evidencia del cumplimiento del Paso 3 del PESV para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

La versión completa y formal de esta política se localiza en el Apéndice paso 3. Se prepone una política de seguridad vial, con el fin de dejar documentado para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, el cumplimiento del paso 3 del PESV.

Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones, establecerá su liderazgo por medio de los siguientes puntos contenidos en el presente documento, con el fin de dar cumplimiento eficaz a la prevención de accidentes de tránsito y lograr una divulgación al componente del PESV dentro del SG-SST.

Compromisos:

- ✓ Fomentar el desarrollo de prácticas responsables y conductas seguras entre los actores viales vinculados con la organización.
- ✓ Garantizar la disponibilidad de los recursos financieros, técnicos y humanos necesarios para el diseño, ejecución, evaluación y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Asegurar que los vehículos utilizados cumplan con los estándares de seguridad exigidos por la normativa nacional vigente.
- ✓ Supervisar que contratistas, empleados y visitantes respeten los lineamientos establecidos en materia de seguridad vial.
- ✓ Ejecutar de manera oportuna las actividades contempladas en el plan anual de seguridad vial.

- ✓ Dar respuesta y facilitar la atención a requerimientos formulados por autoridades competentes, como el Ministerio del Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los organismos de tránsito, según sea el caso.
- ✓ Evaluar anualmente los avances, dificultades y oportunidades de mejora en la planificación e implementación del PESV.

Como parte del proceso, se recomienda generar un acta que respalde el compromiso institucional del nivel directivo frente a la implementación del PESV.

Paso 5. Diagnóstico. Como estrategia para obtener datos relevantes del contexto, se realizó una encuesta online, la cual permitió el diligenciamiento de la información por parte de los empleados y contratistas de la asociación, y queda como resultado la siguiente información preliminar.

Se hizo una interpretación de los datos recopilados sobre los riesgos que afectan a la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, desde la seguridad vial y movilidad.

Para la construcción del diagnóstico de seguridad vial en la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, se utilizaron diversas herramientas, conforme a lo establecido en la Resolución 40595 de 2022.

Las técnicas e instrumentos aplicados fueron: Encuesta a los empleados y contratistas, enfocada en hábitos de movilidad, percepción del riesgo y conocimiento de normas de tránsito; entrevistas telefónicas al líder del proceso de seguridad y salud en el trabajo, para identificar barreras y oportunidades de mejora en la seguridad vial; Listas de chequeo para la inspección del estado técnico del parque automotor y revisión documental de informes internos y registros de

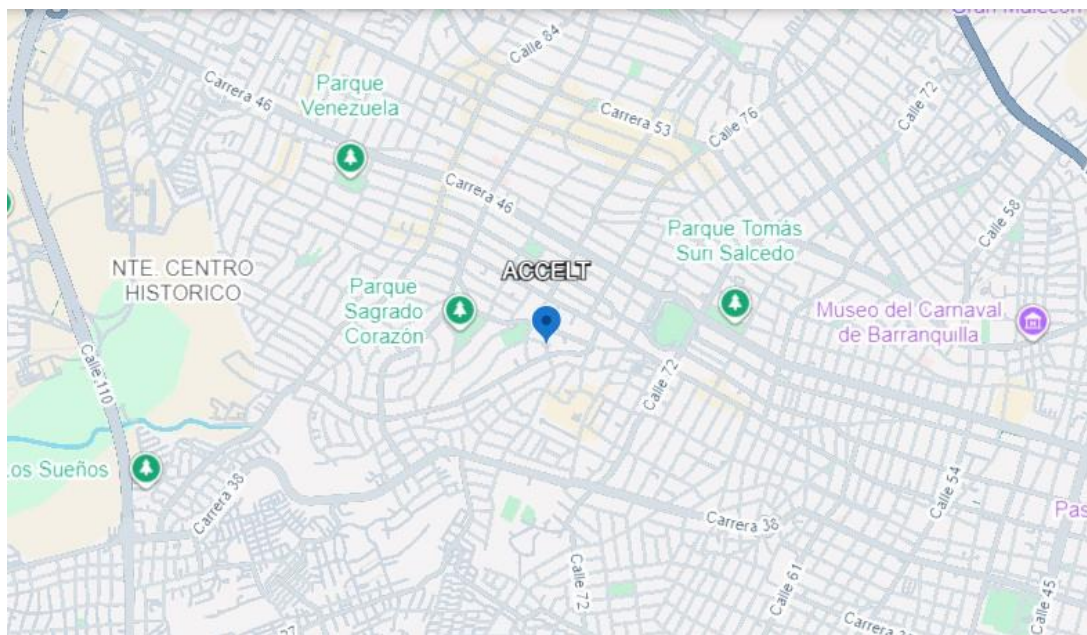
incidentes. Estas herramientas permitieron obtener una caracterización detallada del contexto de seguridad vial de la organización, insumo clave para el diseño del PESV.

Caracterización de la organización - Sedes y servicios que presta la organización. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, es una entidad no gubernamental de carácter privado en Colombia, legalmente constituida que cuenta con una sola sede de trabajo, conformada por empresas del sector eléctrico y telecomunicaciones agremiadas para liderar acciones referentes al sector energético eléctrico y telecomunicaciones de nivel regional Atlántico.

Para la operación en cada uno de los sectores de trabajo o proyectos adjudicados, es necesario la realización de desplazamientos de carácter laboral. Por lo cual, siguiendo el procedimiento técnico para estructurar y poner en marcha el PSEV establecido por el Ministerio de Transporte, posee la siguiente clasificación:

- ✓ Razón social: Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT
- ✓ Actividad principal: Prestación de servicios técnicos en redes de telecomunicaciones y eléctricas, incluyendo instalaciones, mantenimiento y soporte.
- ✓ Ubicación principal: Barranquilla, Atlántico, Colombia
- ✓ Dirección: Carrera 42 No 76 – 186, Barranquilla, Atlántico

Figura 1. Ubicación de la asociación gremial de empresas eléctricas y telecomunicaciones – ACEELT.



Tomado de Google Maps (2024).

- ✓ Total de trabajadores directos: 39
- ✓ Parque automotor:
 - 14 motocicletas
 - 3 camionetas de platón
 - 1 grúa telescópica
 - Tipo de operación: Visitas técnicas, mantenimiento y atención de servicios eléctricos y de telecomunicaciones.
 - Cobertura: Urbana y rural en Barranquilla y alrededores.
 - Misionalidad 2: La de las Empresas cuyo objeto social no está relacionado directamente con el sector transporte.

- Tamaño 1 – Nivel básico: Corresponde a aquellas organizaciones que, por el número de vehículos y conductores que gestionan, deben clasificarse en el nivel básico de aplicabilidad del PESV.

Para efectos del PESV, el dimensionamiento de la organización se establece:

Flota de vehículos automotores o no automotores: incluye el número de vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo, ya sean vehículos propios, arrendados, en leasing, renting, entre otros, o que hagan parte de cualquier modelo de vinculación, contratación, intermediación o administración que realice la organización con el propietario, tenedor o conductor del vehículo, también incluye los vehículos utilizados por los contratistas y trabajadores de la organización. (Ministerio de Transporte, 2022, p. 12).

Conductores contratados o administrados por la organización: corresponde al número de personas que utilizan un vehículo automotor y no automotor puesto al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones, independientemente del modelo de contratación o administración (vinculación o intermediación) que utilice la organización. (Ministerio de Transporte, 2022, p. 12).

Figura 2. Misionalidad de la organización.

NIVEL DE DISEÑO DE IMPLMETACION DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación de transporte terrestre automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. BASICO	Entre 11 y 19 Vehículos o entre 2 y 19 conductores	Entre 11 y 49 Vehículos o entre 2 y 49 conductores
	2. ESTANDAR	Entre 20 y 50 Vehículos o entre 20 y 50 conductores	Entre 50 y 100 Vehículos o entre 50 y 100 conductores
	3. AVANZADO	Mas de 50 Vehículos o Mas de 50 conductores	Mas de 100 Vehículos o Mas de 100 conductores

Tomado de Ministerio de Transporte (2022).

Lista de contratistas . Tal como lo regula la Resolución 40595 de 2022, la presente organización, hasta la fecha, no cuenta con vinculación de contratistas ya sea persona natural o jurídica que preste sus servicios como trasportista para llevar a cabo las funciones operativas.

Tabla 6. Lista de colaboradores

Cargo	Cantidad
Coordinador OMM	1
Inspector SST	4
Auxiliar administrativo	10
Responsable de centro técnico	1
Supervisor de calidad	1
Líder Zona Gestión Social	1
Analista centro técnico	1
Digitador C:T _ Planes HV	1
Auxiliar de medida	5

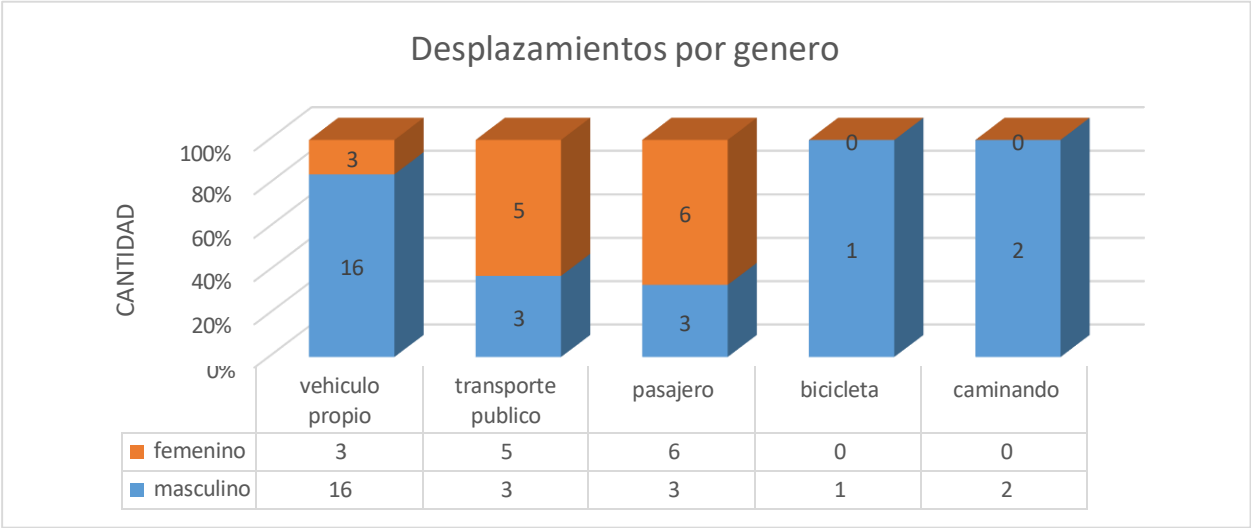
Auxiliar Aparejador	1
Auxiliar de almacén	2
Liniero	4
Aux Civil	7
Total directos e indirectos	39

Movilidad de los colaboradores. Los colaboradores de la organización ACEELT, utilizan diversos medios de transporte en sus desplazamientos itinere según su género. A continuación, se presenta una gráfica representativa de los resultados que se obtuvieron en la encuesta de movilidad realizada, ver más en el Apéndice F.

Tabla 7. *Resultado de la encuesta diagnóstico de seguridad vial*

Desplazamiento	Masculino	Femenino
Vehículo propio	16	3
Transporte publico	3	5
Pasajero	3	6
Bicicleta	1	0
Caminando	2	0

Figura 3. Desplazamientos por genero.

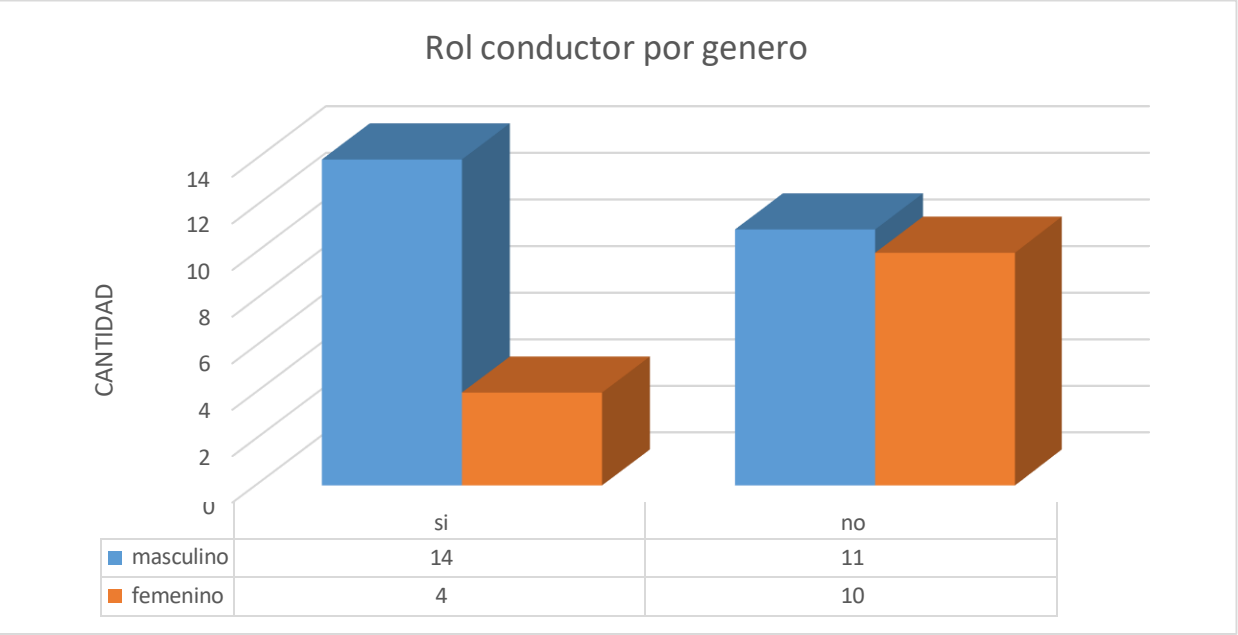


Rol conductor dentro de la organización. La siguiente gráfica, es una representación de los colaboradores que ejercen el rol conductor para llevar a cabo sus operaciones dentro de la organización. Cabe resaltar, que todos los colaboradores que tengas el rol conductor, tienen licencia de conducción vigente, correspondiente al vehículo automotor que conduzca.

Tabla 8. Rol conductor dentro de la organización

Rol del conductor	SI	NO
Masculino	14	11
Femenino	4	10

Figura 4. Rol conductor dentro de la organización.



Parque automotor. La empresa ACEELT, cuenta con 3 camionetas de platón propias de la organización, 1 grúa telescópica contratada y 14 motocicletas propias de los colaboradores a disposición de las actividades operativas.

Tabla 9. *Parque automotor*

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD
CAMIONETA	3
MOTOCICLETA	14
GRUA TEESCOPICA (CONTRATADA)	1
TOTAL VEHICULOS	18

Datos de registros internos de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

Figura 5. Parque automotor detallado.

DATOS GENERALES DEL VEHICULO					DOCUMENTOS LEGALES		CONTROL DE MANTENIMIENTOS				
CLASE DE VEHICULO	PROPIO O SUBCONTRATADO	PLACA	MARCA	MODELO	COLOR	FECHA VIGENCIA SOAT	FECHA VIGENCIA REVISION TECNICO MECANICA	REPORTE DE SINIESTROS VIALES DEL VEHICULO	PROMEDIO DE KILOMETROS RECORRIDOS AL MES	PLAN DE MANTENIMIENTO	CONTROL DE ACCIONES DE MANTENIMIENTO
CAMIONETA	PROPIO	HXK137	MAZDA BT50	2014	BLANCA	12/08/2025	11/08/2025	0	400	12/12/2024	1. INDICADORES DE MANTENIMIENTO PESV 2. INFORME ESTADO DEL VEHICULO 3. SEGUIMIENTO DOCUMENTACION LEGAL
CAMIONETA	PROPIO	BWU699	MAZDA BT 50	2010	BLANCA	12/08/2025	11/08/2025	0	400	8/01/2025	
CAMIONETA	PROPIO	QFS087	CHEVROLET DMAX	2014	BLANCA	14/08/2025	13/08/2025	0	350	5/02/2024	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	UOK22C	HONDA CB110	2010	ROJO	18/11/2025	17/11/2025	0	550	3/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	YEC12E	AUTECO BOXER CT100	2016	ROJO	9/12/2025	8/12/2025	0	550	3/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	IOH65C	AUTECO BOXER CT100	2012	GRIS	28/07/2025	27/07/2025	0	550	30/01/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	GAE76D	AKT TTR150	2014	ROJA	2/03/2026	1/03/2026	0	550	6/02/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	MJC33E	AUTECO BOXER CT100	2020	GRIS	20/03/2026	19/03/2026	0	550	11/03/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	TYI47F	AUTECO BOXER CT100	2021	NEGRO	4/08/2025	3/08/2025	0	550	22/02/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	FTD56H	HONDA CB125	2024	NEGRO	4/02/2026	3/02/2026	0	550	5/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	RTD54G	AUTECO BOXER CT100	2022	NEGRO	3/11/2025	2/11/2025	0	550	30/01/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	YEB97C	YAMAHA FZ16	2011	AZUL CORE	1/11/2025	31/10/2025	0	550	4/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	TIY34D	AKT TTR150	2012	BLANCA	12/11/2025	11/11/2025	0	550	21/03/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	OUL27G	HONDA CB125	2023	NEGRO	5/03/2026	4/03/2026	0	550	19/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	TYI87G	AKT NKD	2022	NEGRA	11/03/2026	10/03/2026	0	550	11/02/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	ATK07D	AUTECO BOXER CT100	2012	GRIS	12/03/2026	11/03/2026	0	550	9/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	MVN69E	SUSUKI GN125	2018	ROJA	18/12/2025	17/12/2025	0	550	19/04/2025	
CARRO GRUA	ASOCIADO	WOY906	HINO DUTRO300	2016	BLANCA	22/09/2025	21/09/2025	0	550	12/12/2024	

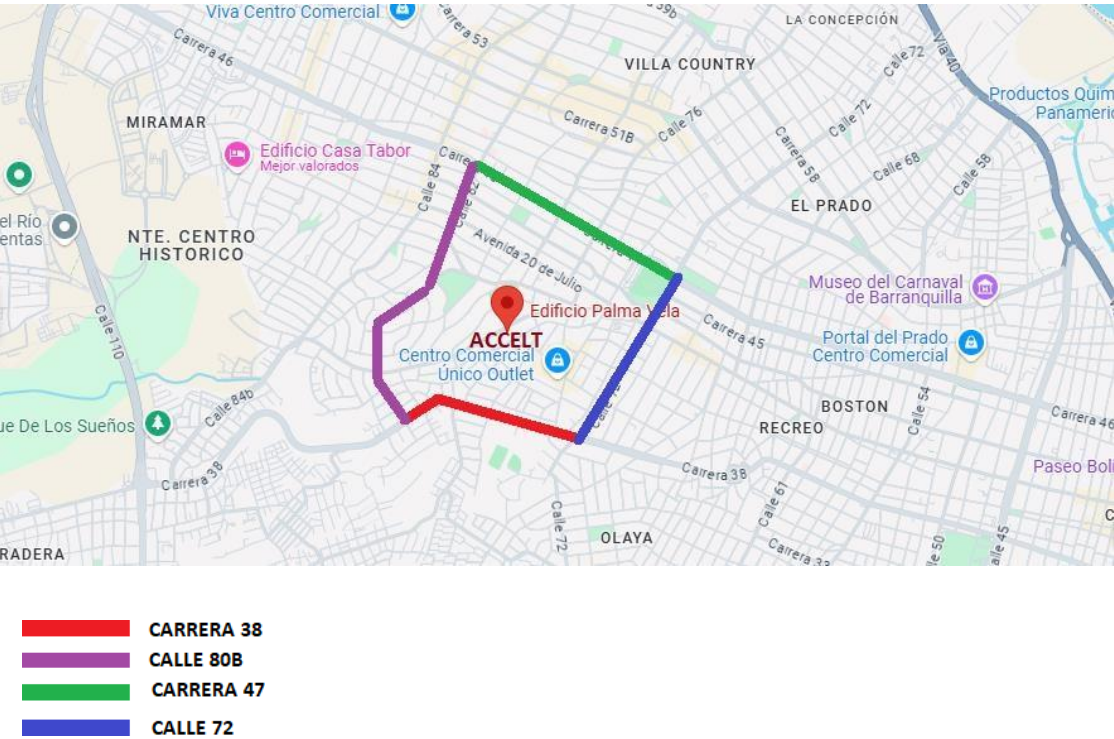
Tomado de documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

Rutas frecuentes. En el ejercicio cotidiano de las tareas operativas asignadas a la organización, los vehículos automotores adscritos realizan desplazamientos diarios a diferentes zonas dentro del perímetro del Distrito de Barranquilla, abarcando tanto áreas urbanas como rurales. Estos traslados tienen como finalidad movilizar al personal directivo, auxiliar, inspectores y demás funcionarios, en cumplimiento de sus funciones asignadas y en concordancia con la misión institucional.

Es importante resaltar que dichos desplazamientos no obedecen a rutas fijas ni previamente establecidas, debido a la variabilidad de factores como la localización geográfica de los proyectos, la naturaleza de la labor a desarrollar, el cronograma de actividades, las condiciones del tráfico, el tipo y disponibilidad del vehículo, entre otros. Esta condición operacional requiere de una misión eficiente de la movilidad y de la puesta en marcha de estrategias específicas de seguridad vial adaptadas a contextos diversos y dinámicos.

Por ende, teniendo en cuenta la locación de la organización, se trazan las siguientes rutas recurrentes:

Figura 6. Rutas recurrentes



Adaptado de Google Maps (2024).

Tabla 10. Rutas recurrentes

Nº	NOMBRE DEL LA RUTA	FRECUENCIA (# veces usada al mes en promedio por vehículo)	NUEMRO DE KILOMETROS RECORRIDOS
1	Autopista al Mar	17	14
2	Vía Circunvalar de Barranquilla	30	9
3	Carrera 38	17	5
4	Avenida Murillo (Calle 45)	14	5

5	Calle 30	10	4
6	Vía al corregimiento Juan Mina	4	9
7	Carretera a Galapa	4	18
8	Vía Puerto Colombia	25	7
9	Ruta 90A (salida hacia Sabanalarga)	45	15
10	Cra 46	20	6
11	Cra 38	12	5
12	Cra 42	55	3
13	Calle 110	17	6

Datos de registros internos de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

Tabla 11. *Listado colaboradores capacitados en seguridad vial*

No. DE COLABORADORES CAPACITADOS EN EL PLAN DE EMERGENCIAS VIALES			
Nº	NOMBRE	IDENTIFICACION	CARGO
1	Yarleidys Martínez Polo	1102870164	Auxiliar SST
2	Yesica Torres Sánchez	1052994072	Inspector sst
3	Leidy minelly iriarte rico	1128044229	Auxiliar administrativo
4	Marcela Jiménez Jiménez	1140824243	Responsable de centro
5	Jesther Enrique Pretell Moreno	72004897	Supervisor de calidad
6	Eva Tapia Olivares	1104015886	Líder Zona Gestión Social
7	Carlos Mario Gómez R.	1053004327	Auxiliar administrativo
8	Alexandra María López	1052947827	Auxiliar administrativo.
9	Geider Polanco Lagares	1216964605	Almacenista
10	Javier Alexander Garzón C.	91500089	Oficial liniero encargó
11	Brandon Rafael Pertuz Parra	1001830163	Auxiliar Aparejador
12	Luis Alfredo Atencia Tovar	1104010480	Auxiliar de almacén
13	Iván René Domínguez Acosta	1052994197	Auxiliar de medida
14	Ángel corrales Royero	1052942879	Liniero
15	Luis Daniel Mendoza	1002490297	Auxiliar civil
16	Katherine Quintero Ballesteros	1052976815	Supervisor SST
17	Merly Rodríguez Suárez	1052702988	Supervisor SST
18	José David Vecino Centeno	1002497812	Técnico en medida
19	Alberþo Javier Aguas Salas	1102580568	Liniero en Frio
20	Jhon Jairo arráez soraca	1052042451	Auxiliar civil
21	José de Jesús torres de arco	1052942850	Auxiliar de medida

22	Carlos Alberto Pérez Montalvo	1047446892	Auxiliar de medida
23	Juan David Guerrero Jiménez	1002500914	Auxiliar Civil
24	Dairo Manuel Quevedo vera	19775365	Liniero

Datos de registros internos de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

La organización cuenta con equipos o elementos en caso de emergencias o siniestros viales.

Tales como:

- ✓ Botiquines con disposición espacial estratégica en todos los espacios de la organización.
- ✓ Camillas rígidas de polietileno
- ✓ Botiquín de primeros auxilios completo en cada vehículo, si se requiere
- ✓ Extintores multipropósito de Polvo ABC, de dióxido de carbono CO2
- ✓ Extintores multipropósito ABC para cada uno de los vehículos que aplique
- ✓ Equipos de extinción de incendios
- ✓ Equipamiento obligatorio para personal expuesto a situaciones de riesgo, compuesto por elementos como chalecos reflectivos, guantes y calzado especializado.

Simulacros. La organización aún no ha realizado simulacros de atención en emergencias viales. Se realiza el diagnostico, teniendo en cuenta la información presentada por la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, en cuanto al parque automotor, el resultado de la encuesta inicial para el diagnóstico de seguridad vial y las rutas recurrentes, con el fin de dar cumplimiento del paso 5 del PESV.

Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos. Con el propósito de diagnosticar las condiciones actuales de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, se aplicó una encuesta en línea dirigida a su personal. A través de este instrumento, se logró identificar los principales riesgos en materia de seguridad vial

presentes en la organización, así como los comportamientos habituales de los colaboradores en su interacción con el entorno vial, ya sea como peatones, pasajeros, conductores de vehículos, motocicletas, bicicletas u otros modos de transporte.

La aplicación de la encuesta permitió recolectar información clave para elaborar un diagnóstico preliminar, que sirviera como base para la formulación del PESV. A partir del análisis de los factores incluidos en el instrumento, fue posible identificar los riesgos asociados a los diferentes actores viales dentro de la organización, los mecanismos de control existentes y las variables críticas que requieren intervención para fortalecer la gestión de la seguridad vial.

Metodología para la evaluación de riesgos viales.

Metodología para la evaluación de riesgos viales.

La matriz de peligros viales fue estructurada con base en la información presentada por la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, en cuanto al resultado de la encuesta inicial para el diagnóstico de seguridad vial, con el fin de dar cumplimiento del paso 6 del PESV.

Para la construcción de la matriz de riesgos viales en el PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial). Una vez identificados los riesgos en el diagnóstico vial se procede a realizar el análisis y la valoración de los mismos, basándonos en la estructura establecida en el paso 6 “caracterización, evaluación y control de riesgos” de la metodología propuesta en la Resolución 40595 del 2022, que a su vez orienta la evaluación en los lineamientos de la NTC ISO 31000.

La valoración de los riesgos en la matriz de riesgos viales propuesta, toma los esquemas ejemplificados en la metodología: Tabla 3. “nivel de exposición” y tabla 4. “nivel de probabilidad” y finalmente se califica el nivel de riesgo de acuerdo al “mapa de calor” sugerido en la tabla 5.

Riesgos clave identificados:

- Riesgo de caída en motocicleta.
- Mal estado de la vía.
- Fatiga laboral.
- Maniobras peligrosas en zonas residenciales.

Controles implementados:

- Uso obligatorio de casco y elementos reflectivos.
- Chequeos preoperacionales diarios.
- Rutas seguras y monitoreadas.

La matriz de peligros viales fue estructurada con base en la información presentada por la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, en cuanto al resultado de la encuesta inicial para el diagnóstico de seguridad vial, con el fin de dar cumplimiento del paso 6 del PESV.

Paso 7. Objetivos y metas del PESV. Con base en la política de seguridad vial propuesta — aunque aún no formalizada— y en concordancia con las acciones orientadas a la prevención y mitigación de incidentes de tránsito, se establecen a continuación los objetivos y metas correspondientes.

Objetivo general. Definir directrices de conducta vial para los distintos actores que integran la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, mediante la implementación de programas orientados a la gestión de riesgos críticos y al seguimiento de factores de desempeño.

Objetivos Específicos.

- ✓ Identificar y mitigar los riesgos a los que se ven expuestos los colaboradores de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT durante sus desplazamientos asociados a funciones laborales.
- ✓ Promover una cultura organizacional basada en la prevención, impulsando hábitos y comportamientos seguros en la vía, según el rol que desempeñe cada persona como actor vial.
- ✓ Planificar y ejecutar medidas que garanticen el desarrollo seguro y eficiente de las actividades diarias realizadas por el personal conductor.
- ✓ Desarrollar jornadas de formación y sensibilización en temas relacionados con la seguridad vial, dirigidas tanto a trabajadores como a contratistas vinculados a ACEELT.
- ✓ Evaluar de forma periódica el estado técnico y funcional de los vehículos utilizados en nombre de la organización, con el fin de prevenir siniestros viales.
- ✓ Asegurar que se respeten los límites de velocidad vigentes conforme a la normatividad aplicable.
- ✓ Monitorear de forma continua las infracciones de tránsito asociadas a los vehículos operativos de la empresa, para aplicar correctivos oportunos.
- ✓ Impulsar el cumplimiento estricto de las normas de tránsito como parte del compromiso institucional con la movilidad segura.

Metas.

- ✓ Mantener en cero la ocurrencia de siniestros viales relacionados con las actividades de la organización.

- ✓ Asegurar el cumplimiento de los controles establecidos en la matriz IPVER por parte del personal con funciones de conducción.
- ✓ Alcanzar como mínimo el 90 % de las metas planteadas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Ejecutar el 95 % o más de las acciones contempladas en el plan de trabajo anual del PESV.
- ✓ Realizar el 100 % de las inspecciones diarias programadas a los vehículos.
- ✓ Ejecutar la totalidad de los mantenimientos preventivos y correctivos contemplados en el cronograma anual.
- ✓ Lograr un cumplimiento mínimo del 95 % del plan de capacitación en temas de seguridad vial.
- ✓ Alcanzar una participación igual o superior al 60 % de los colaboradores en actividades de sensibilización.
- ✓ Cerrar satisfactoriamente al menos el 95 % de las no conformidades relacionadas con seguridad vial identificadas en auditorías internas o externas.
- ✓ Mantener en cero el registro de comparendos asociados a infracciones por exceso de velocidad.
- ✓ Asegurar la divulgación de las normas de seguridad vial a por lo menos el 80 % del personal de ACEELT.

Se formulan los objetivos y metas en concordancia con los lineamientos establecidos en la metodología de la Resolución 40595 de 2022, con el propósito de documentar formalmente, para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, el cumplimiento del paso 7 correspondiente al diseño del PESV.

Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño. Los programas de gestión de riesgos críticos se aplicarán según la aplicabilidad de la norma, según el nivel básico en el que se encuentra catalogada la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT.

En total serán 5 programas y se definen de la siguiente manera:

Programa de gestión de la velocidad segura, programa de prevención del sueño y la fatiga, programa de prevención de la distracción, programa de cero tolerancia a la conducción bajo efectos del alcohol y sustancias psicoactivas y programa para la protección de actores viales vulnerables. (Ministerio de Transporte, 2022, p. 25).

Se plantea la construcción de una base documental que sustente los programas orientados a la gestión de riesgos críticos y factores de desempeño, en cumplimiento del paso 8 establecido en la metodología del PESV.

8.2 Fase 2. Implementación y ejecución del PESV

Esta fase busca ejecutar de manera efectiva los programas definidos en la planificación, mediante la organización de recursos, asignación de responsabilidades y ejecución de actividades como mantenimientos, capacitaciones y controles operacionales. Se prioriza la formación del talento humano y la garantía de condiciones técnicas óptimas en la flota vehicular.

Paso 9. Plan anual de trabajo. Se formula un Plan de Trabajo con alcance anual, el cual contiene el cronograma con las actividades referidas en la Resolución 40595 de 2022 así como las actividades correspondientes a cada uno de los pasos definidos en la metodología para la implementación del PESV.

Se propone modelo del plan anual de trabajo, con base en el análisis documental, metodológico y el proceso de investigación realizado como base para la implementación del PESV.

El plan describe las actividades a desarrollar para el cumplimiento normativo y así mismo el cumplimiento de los objetivos y las metas propuestas.

Paso 10. Competencia y plan anual de formación. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT establecerá las competencias requeridas en materia de seguridad vial para los actores viales que efectúan desplazamientos relacionados con sus funciones laborales.

Tabla 12. Competencias según cargos

LIDER PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL		
Educación	Formación	Experiencia
Profesional	Capacitación en Plan Estratégico de Seguridad Vial	1 año como mínimo como responsable del PESV
CAPACITADOR EN SEGURIDAD VIAL		
Educación	Formación	Experiencia
Persona con título técnico en seguridad vial o con estudios en disciplinas relacionadas con la gestión del tránsito o la movilidad.	Entrenamiento en normativa y metodología aplicable al PESV.	1 año como mínimo como capacitador en seguridad vial
COORDINADOR DESPLAZAMIENTOS LABORALES		
Educación	Formación	Experiencia
Carrera técnica o profesional relacionada con manejo de control de tránsito	Capacitación PESV.	6 meses de experiencia relacionada al planificación de rutas
TECNICO DE MANTENIMIENTO		
Educación	Formación	Experiencia
Técnico automotriz	Formación técnica en mantenimiento y funcionamiento de motores a gasolina y diésel.	1 año como técnico automotriz
AUDITOR INTERNO SEGURIDAD VIAL		
Educación	Formación	Experiencia
Profesional en carreras afines a ingeniería o Técnico en Seguridad Vial	Profesional con formación como auditor en la norma ISO 39001 y conocimientos técnicos en seguridad vial.	1 año liderando auditorias en seguridad vial

BRIGADISTA EMERGENCIAS		
Educación	Formación	Experiencia
NA	Formación en atención básica de emergencias, técnicas de rescate en incidentes vehiculares y uso adecuado de extintores.	6 meses experiencia como brigadista
CONDUCTOR		
Educación	Formación	Experiencia
Educación básica secundaria	Vehículos livianos: licencia de conducción categoría B1 Motocicletas: licencia de conducción categoría A2 Vehículos pesados: licencia de conducción categoría C2 o C3 según se requiera,	Mínimo un año de experiencia en actividades afines al cargo.

Plan de formación anual. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT identificará las principales necesidades en materia de sensibilización y capacitación, con el propósito de fomentar en sus colaboradores hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía. Esta acción se enmarca dentro del paso 10 — relacionado con la competencia y el plan anual de formación— contemplado en la metodología establecida por la Resolución 40595 de 2022 del Ministerio de Transporte.

Se prepone plan anual de formación, se encuentra en el Apéndice paso 10. la cual fue tomado de referencia de otros ejemplos en el proceso de investigación realizado, que incluye elementos de sensibilización y capacitación a los trabajadores acorde a su rol como actor vial y a los riesgos viales identificados durante la evaluación realizada, así se contribuye al cumplimiento de los objetivos de seguridad vial en la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, el cumplimiento del paso 10 del PESV y dejando línea base para su ejecución.

Paso 11. Responsabilidad y Comportamiento Seguro (aplica para nivel avanzado). Para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, este paso no es aplicable.

Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales. Se recomienda a la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT la implementación de protocolos de atención a emergencias, los cuales deberán contemplar el procedimiento para reportar siniestros viales, el funcionamiento de la cadena interna de comunicación y la disponibilidad de contactos de emergencia.

Se desarrollará una versión integral y detallada de los protocolos de emergencia, incluyendo los Procedimientos Operativos Normalizados (PONS) para la atención de siniestros viales y asistencia a víctimas. Asimismo, se incorporarán lineamientos sobre cómo actuar ante situaciones como hurto, robo o atraco, así como claves de respuesta para emergencias generales, incidentes como choques, colisiones o vehículos varados.

Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (aplica para nivel estándar y avanzado). Para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, este paso no es aplicable.

Paso 14. Vías seguras administradas por la organización. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT no es responsable de la administración ni tiene bajo su control tramos viales, sean estos de carácter público o privado. En consecuencia, no se ve la necesidad de realizar un protocolo de identificación de zonas y siniestros viales, plan correctivo y mantenimiento preventivo y correctivo de la vía administrada.

Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales. Los traslados laborales dentro de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, se presentan en dos modalidades; para conductores con vehículos institucionales y para colaboradores con rol de conductores con vehículo propio, pasajeros, o peatones.

A continuación, se establecen las directrices específicas para la organización y planificación de los recorridos, conforme a las distintas modalidades de desplazamiento previamente identificadas.

- ✓ Tiempo establecido previamente para estructurar la ruta a seguir.
- ✓ Conductores que utilizan vehículos asignados por la organización: Estos traslados se realizan conforme a los propósitos específicos para los cuales se designa el uso del vehículo y del conductor correspondiente (Ministerio de Trabajo, 2022).
- ✓ Conductores con vehículo propio, así como pasajeros y peatones: En estos casos, no se establece una frecuencia determinada para los desplazamientos, ya que estos dependen de las condiciones operativas, las necesidades del servicio y el flujo de trabajo en cada nodo, zona o centro operativo (Ministerio de Trabajo, 2022).

Requisitos para inicio del viaje de acuerdo a la resolución 40595 de 2022 (Ministerio de Transporte, 2022):

- ✓ Conductores con vehículo institucional: Para la autorización y desarrollo de desplazamientos laborales, cada conductor deberá portar la cédula de ciudadanía original, el SOAT vigente del vehículo, la licencia de conducción actualizada, la tarjeta de propiedad del automotor, el certificado de revisión técnico-mecánica al día y, en caso de ser requerido según lo establecido en su licencia, los correctivos ópticos correspondientes. Además,

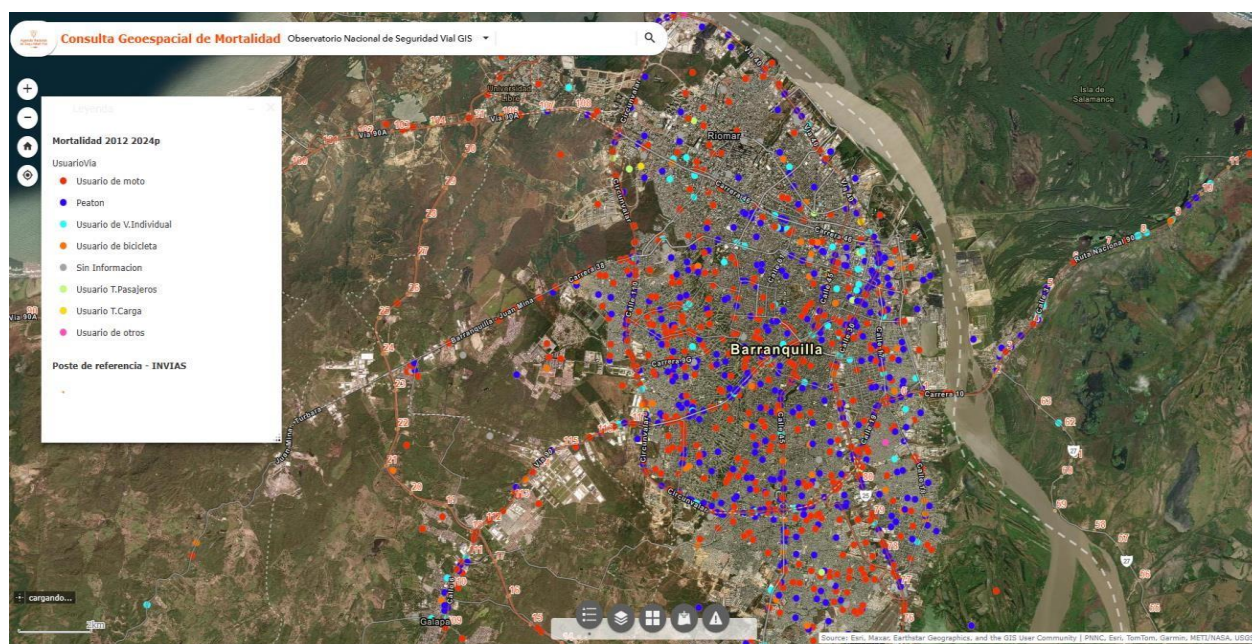
deberá presentar el registro de inspección preoperacional diligenciado en el formato físico o digital dispuesto por la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, así como contar con el kit de carretera completo conforme a la normativa vigente (Ministerio de Transporte, 2022).

- ✓ Los conductores que utilicen vehículo propio, ya sea automóvil o motocicleta, deberán portar obligatoriamente la cédula de ciudadanía original, el SOAT vigente, la licencia de conducción válida, la tarjeta de propiedad del vehículo y, si corresponde, el certificado de revisión técnico-mecánica al día. Adicionalmente, en caso de que así lo indique su licencia, deberán contar con los correctivos ópticos requeridos para la conducción segura (Ministerio de Transporte, 2022).

Identificación de rutas críticas de siniestralidad. Dado que la operación de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, en lo relacionado con las inspecciones preoperacionales de vehículos institucionales, varía según la zona geográfica, los trayectos tienden a ser irregulares, lo que impide establecer rutas fijas. No obstante, considerando que los siniestros viales pueden ocurrir en cualquier momento y lugar, la organización ha identificado, con base en información suministrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y estadísticas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), los corredores principales de la ciudad de Barranquilla que presentan mayor incidencia de siniestralidad con víctimas fatales. Para ello, se tomó como referencia un mapa de concentración de siniestros y víctimas, con el fin de tenerlo en cuenta como insumo en la planeación de los desplazamientos.

Caracterización del Territorio y la Movilidad. De acuerdo con el Decreto 0317 de 2023, emitido por el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, la red vial del municipio se divide en cuatro categorías. Las vías de categoría I corresponden a aquellas que presentan las mejores condiciones de conectividad, diseño geométrico y mayor volumen de tránsito vehicular. En contraste, las vías clasificadas como categoría IV son aquellas que sirven como corredores internos en los barrios y registran menor flujo vehicular. Esta clasificación se establece con base en criterios técnicos descritos en la tabla siguiente.

Figura 7. Mapa de siniestralidad vial en Barranquilla (2012–2024).



Tomado del visor geoespacial del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024), donde se evidencian puntos críticos de mortalidad por siniestros viales, clasificados por tipo de usuario.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo 2024–2027 publicado por la Alcaldía de Barranquilla en el documento Barranquilla a otro nivel, entre los años 2019 y diciembre de 2023 se registraron más de 18.957 siniestros viales en el Distrito. Los meses con mayor concentración de estos eventos

fueron febrero, marzo y diciembre, coincidiendo con celebraciones como el Carnaval y la temporada navideña.

Figura 8. *Criterios para la clasificación de las vías en el distrito de Barranquilla*

Clasificación	Ancho de Vía (m)	Longitud (m)	Volumen (V.eq/h)
Categoría I	>8	>4000	>2000
Categoría II	>7,5	>2400	>1300
Categoría III	>6	>400	>500
Categoría IV	<6	<400	<500

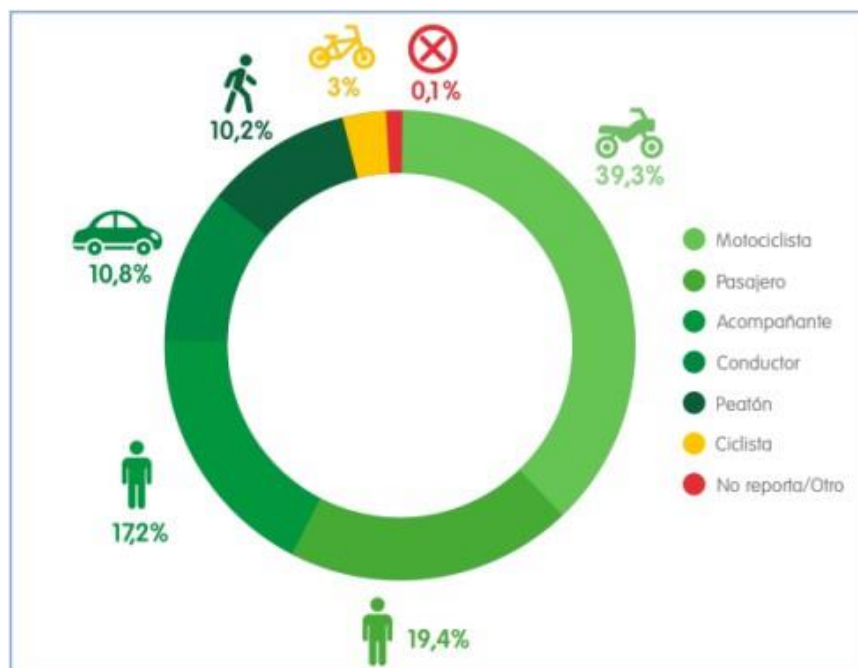
Tomado del Decreto 0317 de 2023, emitido por el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla.

Asimismo, se identificó que los días martes y viernes presentaron el mayor número de víctimas, especialmente durante las horas pico comprendidas entre las 7:00 y 8:00, 12:00 y 13:00, y entre las 15:00 y 18:00. En cuanto a los actores viales involucrados, los automóviles fueron los vehículos más frecuentemente implicados, aunque los peatones, ciclistas y motociclistas fueron los más vulnerables. La mayoría de los siniestros correspondieron a colisiones (93,44 %), seguidas por atropellos a peatones y caídas de ocupantes. Cabe resaltar que los motociclistas representaron el grupo más afectado, involucrándose en el 39,3 % del total de casos reportados (Alcaldía de Barranquilla, 2024).

En el Plan de Desarrollo 2024–2027 de la Alcaldía de Barranquilla, publicado bajo el título Barranquilla a otro nivel, se advierte, a partir del análisis de la matriz de colisiones, que los automóviles son los vehículos más frecuentemente involucrados en siniestros viales. Esta tendencia evidencia la necesidad de fortalecer la cultura de conducción responsable, fomentar el cumplimiento de las normas de tránsito y generar conciencia sobre la importancia de conservar una distancia segura entre vehículos para disminuir el riesgo de choques (Alcaldía de Barranquilla, 2024).

El Plan de Desarrollo 2024–2027 de la Alcaldía de Barranquilla, titulado Barranquilla a otro nivel, incluye un mapa de calor que identifica las zonas con mayor concentración de siniestros viales en la ciudad. Este análisis evidencia una alta frecuencia de incidentes en las principales vías urbanas, especialmente en la Avenida Circunvalar, Calle 30, Vía 40 y en sectores como Norte–Centro Histórico y Riomar (Alcaldía de Barranquilla, 2024).

Figura 9. Distribución porcentual de actores viales involucrados en siniestros en Barranquilla (2019–2023).



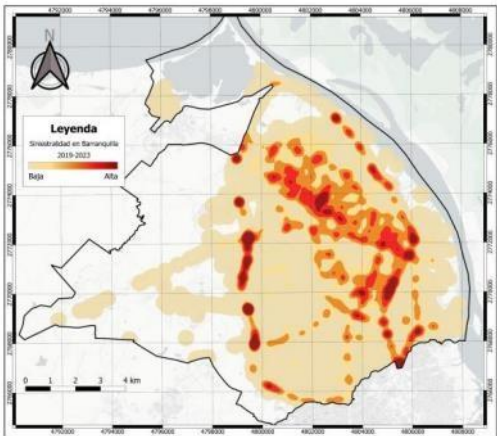
Tomado del Plan de desarrollo 2024–2027 de la Alcaldía de Barranquilla (2024).

Figura 10. Matriz de colisión.

Usuario vial	Peatón	Auto	Motocicleta	Bus	Camión	Bicicleta	Objeto fijo
Auto	375	7774	3984	3101	1859	201	279
Motocicleta	22	3984	366	701	208	57	88
Bus	157	3101	701	201	272	110	39
Camión	45	1859	208	272	195	25	42
Bicicleta	9	201	57	110	25	4	1
Otro	6	40	17	13	1	0	2

Tomado del Plan de desarrollo 2024–2027 de la Alcaldía de Barranquilla (2024).

Figura 11 . Mapa de calor de la siniestralidad en el distrito de Barranquilla



Tomado del Plan de desarrollo 2024–2027 de la Alcaldía de Barranquilla (2024).

Figura 12. Indicadores de siniestralidad por localidad.

Localidad	Cantidad de siniestros	Cantidad de siniestros equivalentes	Tasa de siniestros por km de vía	Tasa de siniestros equivalentes por km de vía	Tasa de siniestros por Ha	Tasa de siniestros equivalentes por Ha	Tasa de siniestros por cada 100 habitantes	Tasa de siniestros equivalentes por cada 100 habitantes
Metropolitana	1425	2465	4,87	8,42	1,21	2,1	4,97	8,59
Norte-Centro Histórico	7422	10101	16,3	22,18	2,67	3,63	35,12	47,8
Riomar	2302	3023	10,67	14,02	1,73	2,27	25,46	33,43
Suroccidente	3387	5604	6,66	11,02	1,37	2,27	8,19	13,54
Suroriental	3611	5603	9,63	14,94	2,1	3,26	11,15	17,3

Tomado del Plan de desarrollo 2024–2027 de la Alcaldía de Barranquilla (2024).

Requisitos de seguridad para conductores. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT establece una serie de lineamientos que deben cumplir tanto los conductores de vehículos institucionales como aquellos que utilizan vehículos propios durante los desplazamientos laborales. Estos requisitos buscan garantizar la seguridad en la vía y el cumplimiento de las disposiciones internas de movilidad segura.

Los conductores de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT deben cumplir con una serie de responsabilidades orientadas a garantizar la seguridad vial durante sus desplazamientos laborales. Entre estas se encuentra la obligación de mantener actualizada toda la documentación del vehículo, usar el cinturón de seguridad en todo momento, respetar las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito y conservar las distancias de seguridad para prevenir siniestros, especialmente en relación con actores viales vulnerables como peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas (Ministerio de Transporte, 2022).

Igualmente, deben cumplir los lineamientos establecidos en los programas de gestión de riesgos críticos, tales como la gestión de velocidad segura, prevención de fatiga y distracción, política de cero tolerancia frente al consumo de alcohol o sustancias psicoactivas, y la protección a usuarios vulnerables. También se requiere realizar mantenimientos preventivos y correctivos según la periodicidad o condiciones del vehículo, respetar señales de tránsito, reportar siniestros al jefe inmediato o supervisor, así como fallas mecánicas al área encargada del PESV para su atención oportuna (Ministerio de Transporte, 2022).

Además, es obligatorio realizar inspecciones preoperacionales diarias, informar cualquier novedad relacionada con el kit de carreteras, utilizar los elementos de protección definidos para motociclistas, revisar periódicamente su historial de comparendos en el RUNT o SIMIT y mantener al día las obligaciones asociadas, practicar siempre una conducción preventiva, atender las recomendaciones o restricciones médicas ocupacionales, cumplir con las revisiones técnico-mecánicas periódicas y, bajo ninguna circunstancia, conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas (Ministerio de Transporte, 2022).

Estas disposiciones se alinean con los criterios establecidos por el Ministerio de Transporte para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (Ministerio de Transporte, 2022).

Riesgos y peligros en desplazamientos laborales. Se llevó a cabo el proceso de identificación de peligros, valoración de riesgos y definición de controles mediante la aplicación de la matriz correspondiente, con enfoque específico en cada uno de los centros de trabajo de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT. Esta herramienta permitió analizar de forma sistemática las condiciones asociadas a la movilidad y establecer medidas preventivas y correctivas acordes con el contexto operativo de la organización.

Se clasifican en:

- ✓ Estado psicofísico del conductor (cansancio, distracción, estrés, estado alcohólico, sueño, etc.).
- ✓ Falta de mantenimiento al vehículo.
- ✓ Mal estado de la infraestructura vial, señalización.
- ✓ Condiciones climáticas.
- ✓ Manipulación de equipos móviles mientras conduce.
- ✓ Intensidad o densidad del tráfico en las vías.
- ✓ Imprudencia de peatones, ciclistas o motociclistas en la vía.
- ✓ Exceso de velocidad.
- ✓ Organización del trabajo (agenda apretada, premura en tiempos de entrega, reuniones inesperadas, etc.).

Mecanismos de comunicación y capacitación. Las campañas de prevención y promoción de conductas seguras en la vía, así como las relacionadas con la planificación de desplazamientos laborales, se desarrollarán conforme a lo establecido en la Matriz de Comunicaciones. No obstante, se contemplan también mecanismos adicionales de divulgación según el rol del actor vial. Para los conductores de vehículos, se implementarán campañas virtuales a través de correo electrónico y WhatsApp, así como sesiones de capacitación o socialización, ya sea en modalidad presencial o virtual.

En el caso de todos los actores viales vinculados a la organización, se utilizarán estrategias de comunicación virtual para la difusión de contenidos informativos, principalmente mediante el envío de correos electrónicos institucionales.

La versión completa y formal del Formato de Planilla de desplazamiento del parque automotor de la asociación se encuentra en el Apéndice del Paso 15.

Se prepone formato tomado de referencia de otros ejemplos en el proceso de investigación realizado, con el fin de dejar documentado para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

Paso 16. Inspección de vehículos y equipos. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT ha definido, como parte de su PESV y su SG-SST, los mecanismos necesarios para realizar inspecciones preventivas a los vehículos. Estas inspecciones permiten monitorear de manera sistemática el estado general de los automotores y, a partir de ello, establecer si es necesario realizar mantenimientos o tomar acciones correctivas que eviten posibles fallas o afectaciones futuras en la operación.

Se cuenta con varios tipos de inspecciones dentro del PESV con sus respectivos formatos, para registrar los seguimientos de acuerdo con cada tipo aplicable. La siguiente tabla muestra los formatos, aplicabilidad, frecuencia de ejecución y los responsables de la custodia de los registros.

Tabla 13. *Tipos de inspecciones*

FORMATO	APLICABILIDAD	FRECUENCIA	CUSTODIA	RESPONSABLES
Inspecciones Preoperacional a motocicletas de la Asociación	Cada día previo al uso de los vehículos y motocicletas de la organización.	Diario preoperacional	En físico o digital en nube	Lider PESV
Inspecciones Preoperacional Vehículos de la Asociación		Diario preoperacional	En físico o digital en nube	

La versión completa y formal del Formato de Inspección Preoperacional de vehículos y motocicletas a la asociación se encuentra en el Apéndice del paso 16.

Este formato corresponde a un modelo propuesto para la evaluación preoperacional de los vehículos y motocicletas de acuerdo a lo establecido en la metodología de la Resolución 40595, y para esto se toman referencias encontradas durante el proceso de investigación realizado para la consultoría.

Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos. Los registros históricos del vehículo y de seguimiento individual de mantenimiento preventivo y correctivo propuestos a La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, define los tipos de intervención, frecuencias y seguimientos, teniendo en cuenta lo establecido en la Resolución 40595 de 2022

Tabla 14. *Formatos de mantenimiento y control de vehículos*

FORMATO	APLICABILIDAD	FRECUENCIA	CUSTODIA	RESPONSABLES
Formato hoja de vida del parque automotor	Todos el parque automotor de la organización, deberán contar con su hoja de vida actualizada	A medida que se actualice el parque automotor de la organización.	En físico o digital en nube	Líder PESV
Historial técnico de revisiones y ajustes realizados a cada vehículo de la flota.	Cronograma de mantenimientos preventivos del parque automotor de la organización.	Elaboración anual	En físico o digital en nube	Líder PESV
Elaboración propia				

La versión completa y formal de la Hoja de vida vehículo y el Registro de Seguimiento Individual de Mantenimiento Preventivo y Correctivo de Vehículos, se encuentran en los Apéndices paso 17 y 17.1, respectivamente.

Estos formatos se proponen como base documental para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

Paso 18. Gestión del cambio y Gestión de contratistas (aplica para nivel estándar y avanzado). Para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, este paso no aplica debido a que la organización se encuentra clasificada bajo el nivel de aplicabilidad BÁSICO, según los criterios establecidos en la Resolución 40595. Dicha resolución indica que las actividades exigidas en cada paso metodológico varían según el nivel de la organización: básico, estándar o avanzado.

En el caso del Paso 18, la resolución específica:

Las organizaciones deberán cumplir los pasos definidos en la presente metodología de acuerdo con su nivel de implementación: básico, estándar o avanzado. El nivel básico está eximido de pasos como el 11 (Responsabilidad y comportamiento seguro), 13 (Investigación de siniestros viales), 18 (Gestión del cambio y de contratistas), y 19 (Archivo y retención documental), entre otros. (Ministerio de Transporte, 2022, p. 13).

Teniendo en cuenta que ACEELT posee una flota vehicular comprendida entre 11 y 49 unidades, y gestiona o contrata entre 2 y 49 conductores, se ubica dentro de la clasificación correspondiente al nivel básico. En consecuencia, no está obligada a implementar este componente específico dentro de su PESV.

No obstante, aunque no sea un requisito formal, la organización podrá en el futuro adoptar medidas voluntarias de gestión del cambio o gestión de contratistas, como parte de una mejora continua o en caso de aumentar su tamaño organizacional.

Paso 19. Archivo y retención documental (aplica para nivel estándar y avanzado). Para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, este paso no es aplicable.

8.3 Fase 3: Seguimiento por la organización

En esta fase se mide la eficacia del PESV mediante indicadores y auditorías internas. El seguimiento garantiza que las actividades implementadas estén cumpliendo su objetivo y permite identificar oportunidades de mejora continua.

Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV. Los indicadores del presente PESV se medirán de acuerdo con la frecuencia definida en el plan de trabajo anual, así mismo, allí se instauran las metas de cumplimiento con su análisis de tendencia.

Con el fin de realizar el registro, la medición y el análisis del PESV, se definen indicadores clave que permiten hacer seguimiento a la gestión en seguridad vial. Estos indicadores están articulados con las fases de planificación, implementación, evaluación y mejora continua del PESV, y resultan fundamentales para comprobar el alcance, la efectividad y los resultados de las estrategias formuladas en el plan de trabajo anual.

Figura 13. Indicadores de resultado del plan estratégico de seguridad vial

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FORMULA	META	PERIODO DE MEDICIÓN
Tasa de siniestros viales por nivel de pérdida TSV(n)	SV (tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves, heridas leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. K: constante equivalente a 1.000.000 de kilómetros. Km(t): número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos.	$TSV(n) = \frac{SV(tn)}{K/KM(t)}$	5%	Trimestral
Riesgos de seguridad vial identificados	RI(ia) Cantidad de riesgos identificados al inicio del año. RI(fa) cantidad de riesgos identificados a final de año RVA(ia) cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año RVA(fa) cantidad de riesgos identificados a final de año	$RSVI = RI(fa) - RI(ia)$ $GRV = RVA(fa) - RVA(ia)$		Anual
Cumplimiento de metas	MA(t) número de metas alcanzadas por trimestre TM(t) número total de metas definidas por trimestre	$CMPESV = \frac{MA(t)}{TM(t)} * 100$	85%	Trimestral
Cumplimiento de actividades plan anual	AEPlan(t) número de actividades ejecutadas por trimestre APPlan(t) número total de actividades planeadas por trimestre	$CPlanPESV = \frac{AEPlan(t)}{APPlan(t)} * 100$	85%	trimestral

%exceso de jornadas laborales	#EJD número de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores. #SDT: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes	$\%EJL = \#EJD / \#SDT * 100$	5%	Mensual
Inspecciones diarias preoperacionales IDP	#VID: número de vehículos inspeccionados diariamente. #TV: número total de vehículos que trabajan diariamente	$IDP = \#VID / \#TV * 100$	90%	Acumulado mes y año
Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos: CPMV H	MEVh(t): número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. MPVh(t): número total de actividades de mantenimiento preventivo programados por trimestre	$CPMVh = MEVh(t) / MPVh(t) * 100$	100%	Trimestral y acumulado año
Cumplimiento plan de formación en seguridad vial : CPF PESV	CESV(t) número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. CPSV(t): número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.	$CPFSV = CEPF(t) / CT PF(t) * 100$	90%	Trimestral y acumulado año
Cobertura plan de formación en seguridad vial CPF PESV	CFSV(t): número de colaboradores de la entidad capacitados en seguridad vial CT(t): número total colaboradores de la entidad..	$CPFSV = CEPF(t) / CT PF(t) * 100$	80%	Trimestral y acumulado año
No conformidades auditorias cerradas NCAC	#NCI: número de no conformidades identificadas y analizadas. #NCG: no conformidades gestionadas y cerradas.	$NCAC = \#NCG / \#NCI * 100$		Anual

Tomado de Ministerio de Transporte (2022).

Figura 14. *Indicadores de actividad del plan estratégico de seguridad vial*

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas/Total de personas programadas * 100	Actas de asistencia	80%	Trimestral
Inspección vehicular	Número de vehículos inspeccionados/número total de vehículos * 100	Certificado CDA e informe de inspección del Profesional Administrativo	80%	Bimensual
Cantidad de personas que arrojan positivo en una prueba de alcoholemia	Número de personas con prueba de alcoholemia positiva	Pruebas y/o exámenes	0	Mensual
Cantidad de comparendos asociados a la labor de conducción vehicular	Número de comparendos	WEB Simit y Movilidad	10%	Mensual

Tomado de Ministerio de Transporte (2022).

Indicadores de actividad del plan estratégico de seguridad vial. La organización establece una serie de indicadores que permiten evaluar el nivel de cumplimiento de las acciones contempladas en el plan, proporcionando información clave para medir su avance y efectividad.

Indicadores de desempeño del plan estratégico de seguridad vial. Con el propósito de dar seguimiento al cumplimiento de los objetivos y metas planteadas, se establecen indicadores que actúan como herramientas claras y confiables para medir los avances alcanzados. Estos permiten evidenciar los cambios asociados a la implementación del plan, así como facilitar el monitoreo continuo y la evaluación de sus resultados.

Figura 15. Indicadores de desempeño del plan estratégico de seguridad vial

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE INFORMACIÓN	META	PERIODO DE MEDICIÓN
Ejecución del Plan de acción del PESV	# de acciones implementadas del PESV $\times 100$ / Total de acciones definidas en el PESV	Líder o encargado del PESV	80%	Trimestral

Tomado de Ministerio de Transporte (2022).

Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales (aplica para nivel avanzado).

Para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, este paso no es aplicable.

Paso 22. Auditoría anual. Se llevará a cabo una auditoría interna anual con el fin de evaluar el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el PESV, así como la disponibilidad de las evidencias relacionadas con su planificación, implementación, seguimiento y mejora. Esta actividad se desarrollará conforme a lo estipulado en la Resolución 40595 de 2022, y tendrá como objetivo verificar el cumplimiento de la normatividad legal vigente en materia de seguridad vial, junto con los requisitos adicionales definidos por la organización.

La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT definirá las acciones para evaluar y auditar periódicamente el PESV cumpliendo con el paso 22 de la Resolución 40595 de 2022.

Se proponen formatos para realización de la auditoría anual, los cuales se encuentran en el Apéndice del paso 22.

Los formatos propuestos fueron tomados de bases documentales con algunos modelos de referencia encontrados durante el proceso de investigación realizado, en cumplimiento del paso 22

8.4 Fase 4. Mejora continua del PESV

Esta fase garantiza que el PESV se mantenga actualizado y alineado con las condiciones de entorno y la operación. De este modo se garantiza la adopción de mejores prácticas y la intervención de todos los actores en el proceso.

Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas. En cumplimiento de la normatividad vigente y a partir de la adopción del PESV, se establecen las acciones necesarias para su implementación, seguimiento y mejora continua. Asimismo, con base en los resultados de las auditorías internas aplicadas al PESV, se estructurarán planes de acción orientados a dar tratamiento a las no conformidades identificadas, sobre los cuales se realizará seguimiento y cierre. Una vez formulados estos planes de acción, el Coordinador HSEQ será el encargado de revisar su viabilidad, evaluando los posibles impactos y determinando su ejecución en el corto, mediano o largo plazo.

La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT desarrollará las actividades correspondientes al paso 23 del PESV, en concordancia con los lineamientos definidos en la Resolución 40595 de 2022.

La versión formal del formato de “Mejora continua, acciones preventivas y correctivas” se encuentra en el Apéndice correspondiente al paso 23. Dichos formatos fueron construidos a partir de modelos de referencia consultados durante el proceso de investigación, y constituyen la base documental para dar cumplimiento a este componente del plan.

Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación. La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT debe contar con mecanismos eficaces de comunicación y participación que permitan asegurar la difusión de las políticas, lineamientos y actividades del PESV a todos los niveles de la organización, así como

recibir retroalimentación y propuestas de mejora por parte de sus colaboradores. Estos mecanismos también deben facilitar la recepción y respuesta de comunicaciones internas y externas relacionadas con el plan, fomentar la adopción de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía entre los trabajadores, y promover el aprendizaje organizacional a partir de las lecciones derivadas de los siniestros viales.

Finalizado el proceso de formulación de actividades y estrategias para el cumplimiento de la normatividad legal, se puede concluir que la consultoría desarrollada para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, ha tenido como resultado el diseño del PESV, en cumplimiento de la Resolución 40595 de 2022 y los pasos para la implementación determinados en la metodología propuesta en la misma.

La situación actual de la seguridad vial en la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT ha sido analizada a partir de un diagnóstico que permitió identificar las condiciones de riesgo asociadas a los desplazamientos laborales, los comportamientos viales de los colaboradores, las características del parque automotor y el cumplimiento normativo vigente. Este análisis evidenció aspectos críticos relacionados con la formación en seguridad vial, la frecuencia de uso de ciertas rutas con alta siniestralidad, y la necesidad de fortalecer los mecanismos de seguimiento al mantenimiento vehicular y a la aplicación de controles preventivos.

9. Lecciones aprendidas

La del PESV para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, en el marco de esta consultoría, dejó como resultado una serie de lecciones básicas tanto en el marco técnico como en el desarrollo de competencias profesionales. Estas enseñanzas no solo fortalecen la experiencia de los consultores, sino que también constituyen una guía significativa para futuras implementaciones de PESV en organizaciones con características similares.

En primer lugar, se evidenció la importancia de un diagnóstico inicial riguroso y detallado. La caracterización del parque automotor, las condiciones de operación, las rutas frecuentes y los comportamientos de los trabajadores permitió identificar con claridad los factores críticos de riesgo. Esta información fue clave para que el diseño del PESV se ajustará a la realidad operativa de la organización, aumentando la pertinencia y efectividad de las estrategias definidas. En consecuencia, se reafirma que una fase diagnóstica sólida es la piedra angular para construir planes realistas y sostenibles.

En segundo lugar, el cumplimiento de la Resolución 40595 de 2022 representó un reto que exigió un profundo conocimiento normativo, así como la capacidad de traducir la normativa en acciones concretas y funcionales. EL conocimiento adquirido demuestra que el diseño e implementación de un PESV exitoso requiere no solo de comprensión técnica, sino también de habilidades interpretativas que aseguren la aplicabilidad, auditabilidad y sostenibilidad del plan dentro del marco legal vigente.

De igual manera, la ausencia previa de un PESV estructurado en ACEELT reveló una debilidad significativa en la gestión del riesgo vial. No obstante, este vacío se convirtió en una oportunidad para promover un cambio organizacional hacia una cultura de prevención,

autocuidado y corresponsabilidad en la vía. Este proceso permitió comprobar que el éxito de un plan de seguridad vial no depende exclusivamente de su contenido documental, sino de su apropiación real por parte de todos los actores de la organización.

Asimismo, se comprendió que la gestión del riesgo vial no debe abordarse de forma aislada, sino como un componente integrado del SG-SST. La articulación entre ambos sistemas favorece a un enfoque global de la seguridad, mejora la coordinación de recursos, fortalece el seguimiento a los indicadores y permite una mayor efectividad en la ejecución de programas de formación, mantenimiento y control.

Por otra parte, la participación activa del personal operativo fue clave en el proceso. La aplicación de encuestas, entrevistas y herramientas participativas permitió recopilar información directa de los trabajadores, generando insumos valiosos y realistas para la toma de decisiones. Esta estrategia fortaleció el respaldo del PESV y contribuyó a su viabilidad operativa, destacando el valor de un enfoque participativo y centrado en las necesidades del usuario final.

Adicionalmente, una de las lecciones más valiosas fue comprobar que las limitaciones en recursos económicos o logísticos no son necesariamente un obstáculo para la implementación de estrategias efectivas. A través de soluciones de bajo costo y alto impacto, como campañas de sensibilización, formatos de inspección vehicular y actividades de comunicación interna, se logró avanzar en el diseño de un plan funcional. Esto ratifica que la innovación, la priorización y el enfoque estratégico son determinantes para superar restricciones y alcanzar los objetivos propuestos.

Finalmente, este proyecto representó un espacio de crecimiento profesional para los consultores, quienes fortalecieron competencias clave en análisis de riesgos, diseño e implementación de planes estratégicos, aplicación normativa, liderazgo organizacional y trabajo interdisciplinario. A su vez, se confirmó el rol clave del especialista en Seguridad y Salud en el

Trabajo como líder en la protección de la vida en contextos laborales que implican movilidad, desplazamiento y exposición a riesgos viales.

En conjunto, estas lecciones aprendidas no solo enriquecen el presente trabajo, sino que constituyen un referente aplicable a futuras intervenciones en seguridad vial, para contribuir a generar entornos laborales más seguros, responsables y sostenibles.

10. Conclusiones

Como resultado del proceso de consultoría desarrollado para la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, se concluye que se logró cumplir satisfactoriamente el objetivo general propuesto: el diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) adaptado a las condiciones particulares de la organización y alineado con la Resolución 40595 de 2022. Este diseño se fundamentó en un análisis riguroso de los riesgos viales presentes en la operación diaria de la empresa, lo que permitió construir una propuesta técnica, estructurada y viable para su futura implementación.

En el marco del diagnóstico situacional, se identificaron debilidades significativas en el cumplimiento de aspectos clave de la seguridad vial, tales como la ausencia de políticas internas formales, deficiencias en los controles de velocidad y limitaciones en los procesos de sensibilización del personal. Así mismo, se evidenció la necesidad de fortalecer la gestión preventiva frente a factores como la fatiga, la distracción y el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, los cuales fueron priorizados como riesgos críticos. Esta caracterización fue clave para orientar la formulación de programas de intervención específicos.

De esta manera, se diseñaron cinco programas de gestión de riesgos viales que abordan de manera integral los principales factores de siniestralidad laboral identificados. Cada programa cuenta con objetivos claros, responsables asignados, indicadores medibles y métodos definidos para su seguimiento y evaluación. Lo anterior no solo garantiza el cumplimiento normativo, sino que brinda a la organización una herramienta práctica para fomentar una cultura de prevención vial en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Adicionalmente, se empleó una metodología coherente para la identificación y valoración de los riesgos, utilizando herramientas como listas de chequeo, encuestas, entrevistas y revisión documental. La información fue recolectada y analizada bajo criterios éticos, asegurando la confidencialidad de los datos y el consentimiento de los participantes, lo que refuerza la legitimidad del diagnóstico realizado.

Finalmente, se resalta que este trabajo de consultoría no se limita a una propuesta normativa, sino que representa un aporte concreto al mejoramiento continuo de la organización. La aplicación efectiva del PESV diseñado permitirá reducir la exposición al riesgo vial, proteger la integridad de los trabajadores y contribuir al cumplimiento de los objetivos estratégicos de ACEELT, consolidando una movilidad laboral más segura, responsable y sostenible.

11. Recomendaciones

La Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT debe implementar en el menor tiempo posible el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), teniendo en cuenta los programas de gestión de riesgos viales, priorizando aquellos factores de riesgo más críticos identificados en el marco de este proyecto. Adicionalmente se sugiere:

Complementar el PESV con un programa de mantenimiento vehicular que defina rutinas preventivas por tipo de vehículo y que lleve un control de cumplimiento de estos mantenimientos.

Asegurar el seguimiento y evaluación para cada programa, permitiendo ajustar las acciones preventivas conforme a los resultados obtenidos y las condiciones cambiantes del entorno operativo.

Fomentar la apropiación del PESV por parte de todos los niveles de la organización, promoviendo la cultura de la seguridad vial como eje transversal del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Asignar responsables y recursos adecuados para garantizar la sostenibilidad de las acciones propuestas, lo que contribuirá no solo al cumplimiento normativo, sino a una mejora sustancial en la seguridad vial laboral de la organización.

Estas recomendaciones hacen énfasis en la importancia de trascender del diseño a la aplicación real de los programas de gestión, ya que su adecuada implementación representa una oportunidad concreta para reducir la siniestralidad, mejorar el bienestar de los trabajadores y fortalecer la eficiencia operativa de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

Referencias

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Guía para la implementación del enfoque de Sistema Seguro en Colombia*.
https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/documentos/guia_sistema_seguro_colombia_2024.pdf
- Congreso de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002: Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 44.893 del 7 de agosto de 2002. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=7833>
- Congreso de Colombia. (2010). *Ley 1383 de 2010: Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=37853>
- Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=44302>
- Congreso de Colombia. (2012). *Decreto 019 de 2012: Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la administración pública*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45913>
- Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1702 de 2013: Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55240>

Congreso de Colombia. (2020). *Ley 2050 de 2020: Por la cual se modifica la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.*

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=116001>

Congreso de Colombia. (2022). *Ley 2251 de 2022: Por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones – Ley Julián Esteban.* Diario Oficial No. 52.008 del 14 de julio de 2022.

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202251%20DEL%2014%20DE%20JULIO%20DE%202022.pdf>

Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla. (2023). *Decreto 0317 de 2023: Por medio del cual se adopta la clasificación funcional de las vías urbanas del Distrito de Barranquilla.*

https://tramites1.suit.gov.co/registro-web/suit_descargar_archivo?A=129754

Galeano, P. (2021, mayo 3). *Atender siniestros en las vías cuesta hasta 3 % del PIB.* Portafolio.

<https://www.portafolio.co/economia/finanzas/atender-siniestros-en-las-vias-cuesta-hasta-3-del-pib-562970>

Gil, S. y Reyes, F. (2021). *Estrategias educativas para disminuir los índices de accidentalidad laboral en el tráfico en Colombia.* Revista Colombiana de Salud Ocupacional, 12(1), e-7087.

<https://doi.org/10.18041/2322-634X/rcso.2.2021.7087>

Google. (2024). *Google Maps* [Mapa interactivo]. <https://www.google.com/maps> Hernández, R.,

Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.^a

ed.). McGraw-Hill Education.

ICONTEC. (2013). *NTC-ISO 39001: Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y orientación para su uso.* Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación.

ICONTEC. (2019). *Sistemas de gestión integrados HSEQ: Requisitos y directrices para su implementación* (2.^a ed.). Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación.

- Instituto Nacional de Vías. (2015). *Manual de señalización vial: Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia*.
<https://www.invias.gov.co/index.php/manuales-y-publicaciones/category/10-manual-de-senalizacion-vial>
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2022). Desigualdades departamentales en la mortalidad por siniestros viales: Colombia, 2010-2021.
<https://minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/GCFI/desigualdades-mortalidad-siniestros-viales-2010-2021.pdf>
- Ministerio de Trabajo. (2015). *Decreto 1072 de 2015: Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=72591>
- Ministerio de Transporte. (2013). *Decreto 2851 de 2013: Por el cual se reglamenta la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56069>
- Ministerio de Transporte. (2015). *Decreto 1906 de 2015: Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015 en lo relacionado con el Plan Estratégico de Seguridad Vial*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=74537>
- Ministerio de Transporte. (2020). *Circular 20201340085301 de 2020: Lineamientos para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV*.
<https://mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2yITipo=descargasylFuncion=descargar&yidFile=24160>
- Ministerio de Transporte. (2020). *Resolución 7495 de 2020: Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 2016 "Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los*

Planes Estratégicos de Seguridad Vial".

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=94526>

Ministerio de Transporte. (2022). *Guía metodológica para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV*. Agencia Nacional de Seguridad Vial.

https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/documentos/guia_metodologica_pesv_2022.pdf

Ministerio de Transporte. (2022). *Resolución 20223040044795 del 29 de julio de 2022: Por la cual se reglamentan las categorías de las licencias de conducción en Colombia*.

<https://www.mintransporte.gov.co/documentos/resolucion-20223040044795-por-la-cual-se-reglamentan-las-categorias-de-las-licencias-de-conduccion/>

Ministerio de Transporte. (2022). *Resolución 40595 de 2022, por la cual se establece la metodología para la formulación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)*.

https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm

Ministerio de Transporte. (2023). *Resolución 5178 de 2023: Por la cual se adiciona el Título VI a la Circular Única de Infraestructura y Transporte y se dictan otras disposiciones*.

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Agosto/Despacho_01/RES_PIPELV_5178-de-2023.pdf

Ministerio del Interior. (2021). *Decreto 1252 de 2021: Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 107 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=171222>

- Ministerio del Trabajo. (2014). *Guía técnica general para la promoción de la salud y la prevención de los riesgos laborales en Colombia*.
https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/Guia_Tecnica_General_Riesgos_Laborales.pdf
- Ministerio del Trabajo. (2019). *Guía técnica para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el marco del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo*.
<https://www.mintrabajo.gov.co/>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Consulta geoespacial de mortalidad vial: Barranquilla* [Mapa interactivo]. Ministerio de Transporte de Colombia. <https://gis.onsv.gov.co/>
- Organización Internacional del Trabajo. (2002). *Informe V(1): Registro y notificación de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales y lista de enfermedades profesionales de la OIT*. Conferencia Internacional del Trabajo, 90.^a reunión.
<https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc90/rep-v1.htm#Commuting%20accidents>
- Organización Internacional del Trabajo. (2021). *La seguridad y salud en el trabajo: Un enfoque preventivo para la gestión de riesgos laborales*. <https://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lang--es/index.htm>
- Organización Mundial de la Salud. (2023). *Global status report on road safety 2023*.
<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Presidencia de la República de Colombia. (2022). *Decreto 1430 de 2022: Por el cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=127055>
- República de Colombia. (2003). *Decreto 3366 de 2003: Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y*

se determinan unos procedimientos.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=10797>

República de Colombia. (2008). *Decreto 4116 de 2008: Por el cual se modifica el Decreto 2961 de 2006, relacionado con las motocicletas.*

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=30866>

República de Colombia. (2019). *Decreto 2106 de 2019: Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.*

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=99011>

Scott-Parker, B. (2012). *The impact of behavioral and psychological factors on risky driving among young novice drivers.* Accident Analysis and Prevention, 45, 418–424.

<https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.08.012>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2022). *Caracterización de la siniestralidad vial en Bogotá D.C.*

<https://www.movilidadbogota.gov.co>

Tamayo, M., y Tamayo, M. (2011). *El proceso de investigación científica* (5.ª ed.).

Limusa.

Apéndices

Apéndice A. Herramienta SURA: lista de chequeo y evaluación del PESV

Figura A1. Lista de verificación de cumplimiento de los requisitos del PESV – nivel básico

LISTA DE VERIFICACION DE CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL - NIVEL BASICO					
METODOLOGIA RESOLUCION N° 40595 DE 2022 DE MINISTERIO DE TRANSPORTE					
EMPRESA:		Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACELT		NIT:	
OBJETO SOCIAL DE LA ORGANIZACIÓN:				Lista de chequeo versión 10 Fuente: Resolución 40595 de 2022 Ministerio de Transporte	
REPRESENTANTE DE LA ORGANIZACIÓN:					
FECHA DE VERIFICACION:		VERIFICACION REALIZADA POR :		CC:	
#	Nivel PESV	Requisito a Verificar	Documento sugerido para verificar según Res 40595 de 2022	Selección respuesta	Observaciones sobre los hallazgos o la no aplicabilidad del requisito
PASO 1. Lider del diseño e implementación del PESV					
1.1	TODOS LOS NIVELES	¿Se tiene designada una persona con poder decisión en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial para que lidere el diseño e implementación del PESV y lo articule con el SG-SST?	Documento: Designación de funciones y responsabilidades del líder del PESV - Competencia del líder PESV. Firmado por nivel directivo - gerencia	CUMPLE	
1.2	TODOS LOS NIVELES	El líder del diseño e implementación de PESV es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del plan estratégico de seguridad Vial		CUMPLE	
PASO 3. Política de Seguridad Vial de la organización					
3.1	TODOS LOS NIVELES	¿Se cuenta con Política de Seguridad Vial documentada con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos los colaboradores de la organización?	Documento: Política de seguridad vial Firmado por nivel directivo - gerencia	NO CUMPLE	
3.2	TODOS LOS NIVELES	¿La Política de Seguridad Vial documentada cumple con los requisitos definidos en el paso 3?		NO CUMPLE	
PASO 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo					
4.1	TODOS LOS NIVELES	¿El nivel directivo demuestra liderazgo, compromiso y corresponsabilidad, ¿se cumplen con los requisitos definidos en el paso 4?	Documento: Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad en materia de seguridad vial. Firmado por nivel directivo - gerencia Documento: Obligaciones y responsabilidades de empleador gerencia - Actas de revisión por la alta dirección del PESV	CUMPLE	
PASO 5. Diagnóstico					
5.1	TODOS LOS NIVELES	¿La organización definió de la línea base para identificar los problemas de seguridad vial, es conforme con los requisitos definidos en el paso 21 de la guía metodología del PESV?	Documento: Línea base para identificar los problemas de seguridad vial. Documento: Diagnóstico de Seguridad vial - Encuestas de actores viales - Evaluación inicial del PESV - Actualizado cada año	NO CUMPLE	
5.2	TODOS LOS NIVELES	¿El diagnóstico del PESV al menos contiene los requisitos definidos en el paso 5 de la Metodología del PESV?	Documento: Cantidad de sedes - Servicios que presta la organización Lista de contratistas Lista de colaboradores de la organización Lista de vehículos automotores o no automotores Lista de rutas frecuentes de desplazamientos laborales Lista de colaboradores capacitados en plan de emergencias - Simulacros	NO CUMPLE	
5.3	TODOS LOS NIVELES	¿En caso de que aplique, el diagnóstico del PESV se actualiza al menos una vez al año?		NO CUMPLE	
PASO 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos					
6.1	TODOS LOS NIVELES	¿Se tiene definido y aplicado un procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial, al menos contiene los requisitos definidos en el paso 6?	Procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial	NO CUMPLE	
6.2	TODOS LOS NIVELES	¿La organización cuenta con una herramienta para la evaluación y control de los riesgos en seguridad vial y se actualiza como mínimo una (1) vez al año y/o cada vez que ocurra un siniestro vial?	Documento: Identificación, Evaluación y Control de riesgos seguridad vial (Matriz de identificación de peligros y valoración de riesgos viales)	NO CUMPLE	
PASO 7. Objetivos y Metas del PESV					
7.1	TODOS LOS NIVELES	¿Están definidos los objetivos y metas del PESV y están enfocados a la prevención en seguridad vial, son claros, medibles y cuantificables?	Documento: Plan de trabajo anual PESV - Objetivos y metas del PESV - Responsables Recursos - Cronograma Indicadores del PESV	NO CUMPLE	
7.2	TODOS LOS NIVELES	¿Los objetivos y metas del PESV son coherentes con la Política de Seguridad Vial, la evaluación y control de riesgos en seguridad vial, el plan de trabajo anual del PESV y los Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño en seguridad vial?	Documento: Objetivos y metas del PESV	NO CUMPLE	
7.3	TODOS LOS NIVELES	¿Los objetivos y metas del PESV fueron comunicados a todos los colaboradores de la organización, así como actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año?	Documento: Registro evidencia de comunicación de objetivos metas a trabajadores Documento: Evaluación del cumplimiento de objetivos y metas del PESV	NO CUMPLE	
PASO 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño					
8.1	TODOS LOS NIVELES	¿La organización tiene definidos como mínimo los siguientes programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV: Gestión de la Velocidad Segura, Prevención de la Fatiga, Prevención de la Distracción, Cero tolerancia a la conducción bajo los efectos de del alcohol y de sustancias psicoactivas, protección de actores viales vulnerables, y otros programas relacionados con el SGSST, y cumplen con los requisitos definidos en el paso 8?	Procedimiento para controlar la velocidad de los vehículos automotores y procedimiento si hay excesos de velocidad Procedimiento para controlar la jornada de trabajo, horas de conducción y descanso de los conductores y procedimiento si hay excesos de horas de la jornada Procedimiento para controlar y monitorear la distracción en la conducción y procedimiento si se evidencia distracción. Procedimiento para evitar que se conduzca bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas y procedimiento si hay conducción bajo efectos del alcohol Procedimiento con las directrices de seguridad vial para promover la protección de los actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) de la organización en sus desplazamientos laborales y la generación de hábitos seguros y procedimiento en caso de evidenciar incumplimientos de las directrices.	NO CUMPLE	
8.2	TODOS LOS NIVELES	¿Los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño del PESV son actualizados como mínimo una (1) vez al año?		NO CUMPLE	
8.3	TODOS LOS NIVELES	¿Los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño del PESV fueron divulgados a todos los colaboradores de la organización, y se les realizó análisis y evaluación de resultados de manera trimestral en el Comité de Seguridad Vial?		NO CUMPLE	
PASO 9. Plan anual de trabajo					
9.1	TODOS LOS NIVELES	¿El plan anual del PESV está documentado, contiene los objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades del año y está articulado con el plan anual de actividades de SG-SST y cumple con los requisitos definidos en el paso 9?	Documento: Plan de trabajo anual PESV - Objetivos y metas del PESV - Responsables Recursos - Cronograma Indicadores del PESV	NO CUMPLE	

PASO 10. Competencia y plan anual de formación					
10.1	10.1	¿La organización definió y documentó la competencia en seguridad vial de los colaboradores de la organización y los siguientes cargos y roles: 1. Líder del diseño e implementación del PESV (ver paso 2) 2. Miembros del Comité de Seguridad Vial (ver paso 2) 3. Capacitadores en seguridad vial 4. Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales 5. Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos 6. Auditores de seguridad vial 7. Brigadista Vial Investigadores de siniestros viales 8. Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales, cumple con lo indicado en el Paso 10 (según corresponda)?	Documento: Competencias en seguridad vial	NO CUMPLE	
10.2	10.2	¿La organización definió los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía?		NO CUMPLE	
10.3	10.3	¿El plan anual de formación incluye los temas de seguridad vial por cada actor vial independientemente del cargo o rol que desempeña, está enfocado en los riesgos identificados en el paso 6 y cumple con los requisitos definidos en el paso 10?	Documento: Plan anual de formación en seguridad vial	NO CUMPLE	
PASO 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales					
12.1	12.1	¿La organización elaboró un plan de preparación y respuesta ante emergencias viales, incluye como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 12?	Documento: Plan de Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales Simulacros de emergencia vial	NO CUMPLE	
12.2	12.2	¿El plan de preparación y respuesta ante emergencias viales tiene en cuenta a todos los colaboradores de la organización, los riesgos de las rutas y los diferentes actores viales, ¿la ubicación de los centros de atención médica y los organismos de socorro en rutas frecuentes?	Protocolos de atención a víctimas en siniestros viales	NO CUMPLE	
PASO 14. Vías seguras administradas por la organización					
14.1	14.1	La organización documentó un protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle directamente la organización, incluye como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 14	Protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas Documento: Identificación de zonas de conflictos y riesgos en las vías- Inspección de infraestructura seguridad vial.	NO CUMPLE	
14.2	14.2	¿La organización documentó los siniestros viales que se presentan por parte de terceros o por parte de colaboradores de la organización que utilizan las vías que administra y controla la organización, contiene como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 14?	Documento: Registro y análisis de siniestros viales	NO CUMPLE	

#	Nivel PESV	Requisito a Verificar	Documento sugerido para verificar según Res 40595 de 2022	Selección respuesta	Observaciones sobre los hallazgos o la no aplicabilidad del requisito
PASO 15. Planificación de desplazamientos laborales.					
15.1	15.1	¿Se tiene documentado el procedimiento que utiliza la organización para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial, ¿contiene como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 15?	Procedimiento para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores de la organización. Procedimiento planificación del ingreso y salida de los colaboradores de la organización de sus instalaciones. Documento: Monitoreo y registro GPS u OBC - Inventario de rutas.	NO CUMPLE	
PASO 16. Inspección de vehículos y equipos					
16.1	16.1	¿La organización definió un procedimiento y un formato de registro para la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales de la organización teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación?	Procedimientos y mecanismo para el registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores	NO CUMPLE	
16.2	16.2	¿La inspección preoperacional diaria contiene al menos la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes y demás requisitos mencionados en el Paso 16?	Documento: Lista de chequeo de vehículos -inspección preoperacional	NO CUMPLE	
PASO 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos					
17.1	17.1	¿La organización diseñó e implementó un plan de mantenimiento preventivo para vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización, contempla los requisitos mencionados en el Paso 17?	Documento: Plan de mantenimiento preventivo para vehículos	CUMPLE	
17.2	17.2	¿La organización documentó y mantiene la hoja de vida de cada vehículo automotor y no automotor que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización, contempla los requisitos mencionados en el Paso 17?	Documento: Inventario de vehículos propios, contratados, terceros y de trabajadores. Documento: Hoja de vida por cada vehículo automotor y no automotor Registro del mantenimiento.	NO CUMPLE	
17.3	17.3	¿La organización documenta el mantenimiento de vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones?	Documento: Registro de mantenimiento de vehículos puesto al servicios de la organización y son de propiedad de colaboradores.	NO CUMPLE	

PASO 20. Indicadores y reporte de autogestión					
20.1	20.1	¿La organización realizó el registro la medición y análisis de los indicadores mínimos de gestión del PESV De acuerdo al nivel aplicable según lo establecido en la tabla 10 del capítulo 1 del presente anexo?	Protocolo para el manejo de los indicadores Documento: Indicadores del PESV Trimestral y acumulado	NO CUMPLE	
20.2	20.2	¿La organización definió de indicadores adicionales a los mínimos descritos en la tabla 10 del capítulo 1 del presente anexo, cada indicador adicional fue construido de acuerdo a las características mencionadas en el Paso 20?		NO CUMPLE	
20.3	20.3	¿La organización realizó el reporte de autogestión anual a la entidad verificadora que le corresponda de los resultados de la medición y análisis de los indicadores a los que hace referencia la tabla 10 del capítulo 1 del presente anexo y la información lista en el Paso 20 con corte a 31 de diciembre de cada año, y teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año?	Documento: Reporte de autogestión anual PESV- Realizado por Líder del PESV	NO CUMPLE	
PASO 22. Auditoría anual					
22.1	22.1	¿La organización realizó al menos una auditoría anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación Implementación, seguimiento y mejora del PESV, de acuerdo con lo establecido en el capítulo 1 del presente anexo? NOTA: La Organización puede optar por manejar auditorías integradas y aplicar	Documento: Plan de auditoría - Informe de auditorías al PESV	NO CUMPLE	
22.2	22.2	¿La organización documentó y aplicó un procedimiento para la realización de las auditorías internas al PESV de la organización y contempla lo mencionado en el Paso 22?	Procedimiento para la realización de las auditorías internas al PESV de la organización	NO CUMPLE	
22.3	22.3	La organización definió la competencia de los auditores internos para el PESV siguiendo los requisitos del paso 10 competencia y plan anual de formación.	Documento: Competencia de auditor	NO CUMPLE	
22.4	22.4	El o los auditores internos son personas diferentes al líder del diseño de implementación del PESV y las auditorías fueron planificadas con la participación del Comité de Seguridad Vial	Documento: Plan de auditoría	NO CUMPLE	

PASO 23. Mejora continua acciones preventivas y correctivas				
23.1	TODOS LOS NIVELES	¿La organización definió implementó las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición de la análisis de los indicadores y auditorías del PESV?	Documento: Acciones preventivas y/o correctivas en seguridad vial Documento: Mejoras en seguridad vial en personas, vehículos, infraestructura, velocidad, comportamientos, infraestructura, emergencias	NO CUMPLE
PASO 24. Mecanismos de comunicación y participación				
24.1	TODOS LOS NIVELES	¿La organización definió y puso a disposición los mecanismos de comunicación y participación en relación con la seguridad vial, así como la frecuencia de las comunicaciones que, por lo menos debe ser trimestral y contener la promoción de la seguridad vial, de acuerdo con lo definido en el Paso 24?	Documento: mecanismos de comunicación y participación en relación con la seguridad vial. Evidencias de comunicación y participación en seguridad vial (boletines, periódicos, videos, campañas, registro fotográfico, concursos). Reporte de condiciones etc.	NO CUMPLE
RESULTADO TOTAL		TOTAL DE REQUISITOS CUMPLE		4
		TOTAL DE REQUISITOS CUMPLE PARCIALMENTE		0
		TOTAL DE REQUISITOS NO CUMPLE		36
		TOTAL DE REQUISITOS NO APLICA		0
		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS DEL PESV		10%

Tomado de ARL SURA (2022).

Apéndice B. Acta de designación del responsable del plan estratégico de seguridad vial

Figura B1. Acta de designación del responsable del pesv de ACEELT

ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT

ACTA DE DESIGNACIÓN DE RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV

ACTA No. 001 – 2025

En la ciudad de Barranquilla, a los ____ días del mes de _____ del año 2025, se procede a la designación formal del responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV de la empresa Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte y demás normas que regulan la materia.

CONSIDERANDO:

1. Que la empresa ACEELT cuenta con un parque automotor de 17 vehículos (14 motocicletas, 3 camionetas de platón y una grúa telescópica) y 27 trabajadores directos, cumpliendo así con los criterios para la implementación del PESV de nivel básico.
2. Que se hace necesario nombrar una persona responsable para el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial, garantizando su articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).
3. Que el responsable debe contar con conocimientos en seguridad vial, normatividad del tránsito, y capacidad para liderar acciones preventivas, formativas y correctivas en pro de la movilidad segura dentro de la organización.

RESPONSABILIDADES:

El líder del diseño e implementación del PESV es el responsable de velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme se indica en el Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV. Según Resolución 20223040040595 de 2022.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: DESIGNACIÓN

Designar al(a la) señor(a):

Nombre completo: _____

Cargo: Coordinador(a) HSEQ

Identificación: _____

Correo electrónico: _____

Teléfono: _____

Como responsable del diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en la empresa Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT.

ARTÍCULO SEGUNDO: FUNCIONES DEL RESPONSABLE

El (la) responsable del PESV tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

- Liderar y coordinar todas las actividades relacionadas con el PESV.
- Garantizar la integración del PESV con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).
- Gestionar la formación y capacitación del personal en temas de seguridad vial.
- Realizar el diagnóstico, evaluación de riesgos viales y proponer medidas de intervención.
- Hacer seguimiento a los indicadores y mantener actualizados los registros.
- Coordinar las auditorías internas y garantizar el ciclo de mejora continua.
- Velar por el cumplimiento de las acciones establecidas en el Plan Anual de Trabajo del PESV.
- Informar periódicamente a la gerencia sobre los avances y necesidades del PESV.

ARTÍCULO TERCERO: VIGENCIA

La presente designación tiene vigencia a partir del ____ de _____ de 2025 y será válida hasta nueva disposición por parte de la alta dirección.

Para constancia, se firma la presente acta por el representante legal de la empresa y el responsable designado.

Dado en Barranquilla a los ____ días del mes de _____ del año 2025.

Nombre del Representante Legal

Cargo: _____

C.C. No.: _____

Nombre del Responsable PESV

Cargo: Coordinador HSEQ

C.C. No.: _____

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice C. Políticas de seguridad y regulación vial

Figura C1. Política de Seguridad Vial y Políticas de Regulación Vial de ACEELT

PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO 1. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD SEGURA 1.1. OBJETIVO Y META: dar a conocer la velocidad adecuada según la normatividad aplicable para los desplazamientos durante las actividades laborales y durante los desplazamientos, además sensibilizar sobre el peligro que representa exceder los límites de velocidad debido al tiempo de respuesta ante un evento fortuito y establecer medidas para que se cumplan los límites de velocidad con el fin de mejorar el entorno vial y garantizar la seguridad de todos los usuarios viales. Se espera que el 100% de los colaboradores acaten los límites de velocidad establecidos para los desplazamientos laborales. 1.2. ALCANCE: Este programa tiene como alcance principalmente a los conductores de la entidad y funcionarios que utilicen para sus desplazamientos vehículos. 1.3. DURACIÓN: El programa tendrá una vigencia máxima de un año. 1.4. LÍNEA BASE: Lineamientos para la regulación de la velocidad (según la Ley 2251 de 2022): Bajo ninguna circunstancia se excederán los límites de velocidad establecidos en la normatividad aplicable durante los recorridos realizados en actividades laborales. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora. los colaboradores de LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT. tienen la responsabilidad de reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: 1. En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. 2. En las zonas escolares. 3. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. 4. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. 5. En proximidad a una intersección. 6. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora. Se debe sensibilizar a todos los colaboradores sobre la 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	Se recomienda, además, durante los recorridos de los colaboradores, no exceder dichos límites, para disminuir los riesgos de accidentes de tránsito causados por el exceso de velocidad. 1.5. OBLIGACIONES DE LOS COLABORADORES Y/O CONDUCTORES: Es obligación de los colaboradores de LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT., respetar las leyes restrictivas de velocidad en la vía y ajustar la velocidad a las condiciones imperantes durante su desplazamiento sobre las vías municipales o intermunicipales, tales como lluvia, escasa visibilidad, vías en malas condiciones, superficies resbalosas, y señales reglamentarias que indiquen el límite de velocidad. Los límites de velocidad disminuyen de acuerdo con condiciones climáticas, condiciones de la vía, visibilidad y lo que establezca la Ley. Se debe respetar la señalización de la vía. 1.6. POLÍTICA DE GESTIÓN DE VELOCIDAD SEGURA Sin excepción, todos los conductores de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT: servidores, contratistas, colaboradores que transportan a los servidores de la entidad o a terceros, deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente (Código Nacional de Tránsito Terrestre) y los límites establecidos teniendo en cuenta la señalización vial en la zona por donde transite. Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso, el personal que conduzca vehículos al servicio de la entidad deberá exceder la velocidad permitida. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. Esta política se socializará periódicamente, mediante mensajes de sensibilización, inducción y demás espacios de capacitación del PESV definidos por LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT. Los lineamientos serán socializados al personal en la inducción teórica y publicada a través de los diferentes medios de comunicación y difusión de la información que tiene LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT. 1.7. MECANISMOS PARA LA MEDICIÓN DE LA VELOCIDAD, FRECUENCIA Y CALIBRACIÓN Los vehículos destinados al traslado de colaboradores, herramientas o equipos, que estén al servicio de la organización, deberán contar con un sistema de tacómetro o velocímetro instalado en la cabina. Este dispositivo permite monitorear la velocidad del vehículo y brinda a los conductores la posibilidad de verificar si exceden los límites de velocidad establecidos, facilitando así su control y seguimiento. La verificación de este instrumento de medición, se realizará de acuerdo con lo establecido para la revisión <u>tecnomecánicas</u> para cada vehículo con frecuencia anual. Se <u>realizará</u> revisión trimestral para calibración del instrumento tacómetro o velocímetro, y se realizará la calibración correspondiente y posteriormente, su ajuste. 1.8. RESPONSABLE DEL PROGRAMA El responsable del programa de GESTION DE VELOCIDAD SEGURA es, el Líder del PESV. 1.9. INDICADORES:
--	---

NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
Cobertura Programa de Gestión Velocidad Empresarial	#VIP: Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes #VDL: Número de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes. Formula: $GVE = \#VIP / \#VDL * 100$	Líder PESV	90%	Trimestral acumulado en año
Excesos Limite de Velocidad Laboral. ELVL	#DLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la organización) por mes #TDL: Número total de desplazamientos laborales por mes Formula: $ELVL = \#DLEV / \#TDL * 100$	Líder PESV	0%	Trimestral acumulado en año
Cumplimiento	No. de Actividades Ejecutadas / No. de Actividades Programadas x 100%	Líder PESV	80% de las actividades programadas	Trimestral

correo electrónico y la publicación oficial de la política del PESV. Estas iniciativas buscan fomentar una cultura de prevención y responsabilidad en la conducción.

1.12. CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN VIAL DE LA GESTION DE VELOCIDAD

Las actividades de campañas, se encuentran descritas en el programa de capacitación vial:

- a. Ventajas de reducir la velocidad al conducir
- b. Conducción en húmedo
- c. Condiciones Adversas en la vía.

2. PROGRAMA DE PREVENCIÓN DEL SUEÑO Y LA FATIGA

2.1. OBJETIVO Y META DEL PROGRAMA

dar a conocer la normativa de Seguridad y Salud en el Trabajo, asociada a la implementación del PESV de LA ASOCIACION GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, para el control de la fatiga y el sueño, evitando la ocurrencia de accidentes con resultados fatales.

Se espera que el 0% de los colaboradores con rol conductor, excedan las horas o jornadas de conducción.

2.2. ALCANCE

Este programa tiene como alcance principalmente a los conductores de LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES –ACEELT que utilicen para sus desplazamientos vehículos, motos y/o bicicletas.

2.3.RESPONSABLE DEL PROGRAMA

La persona encargada de programa de prevención del sueño y fatiga es el Líder del PESV.

Eficacia	No. De hallazgos cerrados /Total De hallazgos x 100%	Líder PESV	Generar el cierre del 90% de los hallazgos encontrados	Trimestral
Efectividad	No. de vehículos que incumplieron los límites de velocidad/ total de vehículos de la organización x 100%	Líder PESV	reducir un 15% los siniestros viales que fueron generados por el exceso de velocidad	Trimestral

1.10. PROCEDIMIENTO EN CASO DE EXCESOS DE VELOCIDAD Y CASOS REITERATIVOS

ACTIVIDAD	RESPONSABLE
1. Revisión del trabajador en la plataforma del Simit.	Líder PESV
2. Identificación de los trabajadores con comparendo por exceso de velocidad C29, siempre y cuando la infracción se cometa en el desarrollo de sus actividades laborales.	Líder PESV
4. Si el trabajador presentó un comparendo por exceso de velocidad en el horario laboral, se envía notificación al jefe inmediato y al trabajador con el fin que de este indique el motivo por el cual incumplió el código nacional de tránsito y se presentó la infracción, de acuerdo con lo establecido en el instructivo de beneficios e incentivos laborales.	Líder PESV
6. Realizar un conversatorio con el jefe inmediato con el fin de socializar esta situación y prevenir que se repita.	Jefe inmediato
7. Verificación del pago del comparendo en la plataforma del Simit	Líder PESV
8. Inicia proceso administrativo de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Interno de Trabajo, en caso de no subsanar el comparendo emitido.	Jefe inmediato

1.11. MECANISMOS DE COMUNICACION

Para los conductores de vehículos a disposición de la organización, se implementarán diversas estrategias de comunicación y formación con el fin de promover prácticas seguras y el cumplimiento de la Política del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Estas acciones incluyen campañas educativas internas, capacitaciones o socializaciones virtuales, el envío de información clave por

2.4.POLITICA PREVENCIÓN DE LA FATIGA

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT se compromete a poner en práctica los lineamientos para la prevención en materia de fatiga y sueño, apuntando a minimizar los riesgos que genera esta situación en el ámbito laboral. esta política es revisada periódicamente y está disponible.

Para ello establecemos los siguientes lineamientos:

- Facilitar tiempos adecuados de descanso.
- Brindar los recursos necesarios para que nuestros colaboradores trabajen con seguridad, actuando siempre bajo la cultura de prevención o manejo defensivo.
- Establecer la cantidad de horas de desplazamientos misionales que debe cumplir nuestros colaboradores durante su jornada laboral, las pausas activas y los descansos entre los mismos.
- Propiciar un ambiente de confianza para mantener una comunicación efectiva entre la administración y nuestros colaboradores en lo referente a temas de sueño y fatiga, así como promover la obligatoriedad de cada colaborador de presentarse en condiciones adecuadas de descanso y sueño.
- Dentro de nuestras instalaciones se ha creado un ambiente adecuado en una sala de descanso para los conductores o quienes están encargados de los desplazamientos, para las pausas activas y los descansos entre los recorridos.
- Las horas de conducción permitidas son las establecidas dentro del marco del horario de jornada laboral del servidor.
- Todo colaborador con rol de conductor debe realizar paradas de 15 minutos mínimo cada 2 horas continuas de conducción.
- Durante las paradas de 15 min, el conductor debe hidratarse, realizar estiramientos de miembros superiores e inferiores, airear la cabina del vehículo.
- Capacitar/sensibilizar a nuestros colaboradores en la prevención de la fatiga y la somnolencia durante el desempeño de sus actividades.
- El conductor debe detener el vehículo en su autonomía, al detectar agotamiento, fatiga o sueño.
- No se permite a los conductores realizar los desplazamientos si se evidencia que se encuentra en estado de sueño o de fatiga, esto además aplica para los funcionarios que se encuentren en condiciones de consumo de medicamentos o con síntomas de alguna enfermedad que pueda ocasionar un accidente por su estado de salud.

Por otro lado, el área de Talento Humano, desde Seguridad y Salud en el Trabajo y mediante el reporte de horas extras que reportan los conductores, realizará el seguimiento y monitoreo de la fatiga, teniendo en cuenta a su vez los reportes de incapacidades y recomendaciones médicas que puedan intervenir en la seguridad de la conducción.

La organización de los recorridos se realizará según los requerimientos del servicio y estará a cargo del conductor designado, quien deberá asegurarse de no exceder las directrices establecidas en la política para la prevención de la fatiga.

Para verificar el cumplimiento de su política, se revisarán trimestralmente los resultados obtenidos del registro de medición y, en caso de detectarse un exceso en el tiempo de conducción, se llevarán a cabo las siguientes acciones:

- Reportar el hecho al jefe inmediato.
- Solicitar al jefe inmediato para que se notifique al conductor sobre la importancia del cumplimiento del lineamiento respecto a la regulación de horas de conducción.
- En caso de reincidencia, se reportará al líder del PESV y al jefe inmediato, para iniciar los procesos disciplinarios a que haya lugar en el RIT

El control de las horas de conducción se efectuará mediante el diligenciamiento diario del "Formato de Operación del Parque Automotor", en el que se consignará el tiempo de conducción de cada

[illegible]

La evaluación de los resultados del programa se realizará en periodos trimestrales, tomando así la respectiva medida de intervención o control a las no conformidades encontradas.

OBJETIVO	NOMBRE DEL INDICADOR	FORMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
	% de Exceso en las Jornadas Laborales Conductores	Numero de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes / #SDT: Sumatoria total de	Coordinador HSEQ	Verificar trimestralmente los excesos en las jornadas de trabajo los conductores de la entidad	Cálculo Mensual y acumulado año

Prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito generados por los conductores de la entidad, asociados a factores de fatiga y sueño	Riesgos de Seguridad Vial Identificados	Cantidad de riesgos identificados al inicio del año / Cantidad de riesgos identificados al final del año	Coordinador HSEQ	Capacitar al personal de conductores de la entidad sobre los efectos derivados de la conducción bajo fatiga y sobre pausas activas	Anual
	Gestión de Riesgos Viales	Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año / Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año	Coordinador HSEQ	Realizar campañas de sensibilización para generar concientización de los riesgos a los que se puede estar expuestos por conducir fatigado	Anual

3.1. OBJETIVO Y ALCANCE

Controlar y monitorear los hábitos de conducción en cuanto a distracción e implementar estrategias para mitigarlos.

Este programa aplica a todos los colaboradores dentro de la organización con rol conductor de vehículos designados para llevar a cabo las funciones operativas u organizacionales.

3.2. RESPONSABLE DEL PROGRAMA

La persona encargada de programa de prevención de la distracción es el Líder del PESV

3.3.POLITICA DE PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN AL MOMENTO DE LA CONDUCCIÓN

LA ASOCIACIÓN GREMLIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACELT en su compromiso con la protección de la integridad administrativa y física de sus colaboradores y teniendo en cuenta que una de las principales causas de accidentes de tránsito a nivel nacional, es el uso indebido de equipos móviles mientras se conduce, establece la Política de Uso de Equipos Bidireccionales, compromiso establecido en el PESV para salvaguardar la vida de los usuarios de la vía y reducir la accidentalidad en Colombia. Este programa tiene como alcances principalmente a los conductores de la entidad y funcionarios en sus distintos roles como actores viales.

Establecemos los siguientes lineamientos:

- Se prohíbe a todos los conductores la utilización de dispositivos móviles, reproductores de música, computadores portátiles y demás equipos electrónicos (incluso si se cuenta con dispositivos de manos libres) mientras se realizan los desplazamientos.
- Para recibir o realizar alguna llamada siempre y cuando sea de carácter urgente o esté relacionada directamente con el trabajo que desempeñan, deberán estacionar completamente el vehículo de manera apropiada y en un lugar seguro que no afecte su integridad física de tal manera que no obstruya el tránsito vial.
- Los conductores no deben portar auriculares mientras se conduce el vehículo.

3.4. REVISIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LA POLÍTICA Y PROCEDIMIENTO EN CASO DE EVIDENCIAR DISTRACCIÓN DURANTE LA CONDUCCIÓN.

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES - ACEELT, realizará los controles e inspecciones planificadas y no

planificadas que considere necesarias para garantizar el uso de prácticas seguras y el cumplimiento estricto de la presente política.

- Todo comparendo o multa por infracciones cometidas en las vías, por incumplir la política de uso de equipos bidireccionales, así como el pago correspondiente de los mismos, serán responsabilidad del conductor infractor.
- Durante el proceso de contratación de los nuevos colaboradores se hace la recomendación expresa sobre la política y su obligación de informar si los compañeros manipulan equipos bidireccionales durante los desplazamientos.
- El uso de mapas para planificar rutas también debe ser completado antes de operar el vehículo.

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, se compromete a poner en práctica esta política apuntando a minimizar los riesgos de accidentes de tránsito causados por su incumplimiento, esta política es revisada periódicamente y está disponible.

Los lineamientos serán socializados al personal en la inducción teórica y publicada a través de los diferentes medios de comunicación y difusión de la información de LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, dando inicio a la implementación de este a partir de la publicación en la cadena de valor de la empresa.

3.5. INDICADORES:

OBJETIVO	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
Prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito generados por los conductores de la entidad, asociados a	Número de comparendos a conductores propios	Número de comparendos a conductores propios en el periodo / Número de comparendos a conductores propios en el periodo anterior * 100	Coordinador HSEQ	Minimizar el número de comparendos por uso de celulares u otros equipos prohibidos mientras se conduce.	Cálculo Trimestral y acumulado año

4. PROGRAMA DE CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

4.1. OBJETIVOS Y META

Establecer estrategias para identificar posibles casos de conducción bajo efectos del alcohol y sustancias psicoactivas, así como acciones correctivas y mecanismos de seguimiento.

La meta del programa es:

Disminuir el número de incidentes y lesionados relacionados con conductores bajo efectos del alcohol y drogas.

Concientizar a los conductores sobre los riesgos y consecuencias de conducir bajo los efectos de estas sustancias, a través de campañas de prevención y programas educativos

4.2. RESPONSABLE DEL PROGRAMA

La persona encargada de programa de cero tolerancias a la conducción bajo efectos del alcohol y sustancias psicoactivas es el Líder del PESV.

4.3. POLÍTICA CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, adopta como política la prohibición del consumo de alcohol, tabaco y drogas, con el propósito de promover el bienestar de sus colaboradores, sus familias, los usuarios y la comunidad en general. Esta medida busca prevenir impactos negativos en la sociedad, el ambiente laboral y la seguridad de las personas, especialmente en relación con los riesgos asociados a la conducción. Por ello, con el objetivo de mejorar el desempeño laboral y fomentar hábitos de vida saludables entre sus colaboradores, y en cumplimiento de la normativa vigente, se establece lo siguiente:

conductas distractoras mientras conduce	Riesgos de Seguridad Vial Identificados	Cantidad de riesgos identificados al inicio del año / Cantidad de riesgos identificados al final del año	Coordinador HSEQ	Minimizar las observaciones o reclamaciones realizadas por los usuarios de los vehículos, sobre malos hábitos de conducción, a través de las encuestas de satisfacción en la prestación del servicio.	Annual
	Gestión de Riesgos Viales	Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año / Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año	Coordinador HSEQ	Realizar sensibilizaciones de manera trimestral que promuevan la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, dirigida a todos los colaboradores de la entidad	Annual

3.6. MECANISMOS DE COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN DURANTE LA CONDUCCIÓN.

Para actores viales con el rol conductor de vehículos destinados por la organización, se comunicará a través de:

- Capacitaciones o socializaciones virtuales.
- Correo electrónico
- Publicación de la política del PESV

- Se prohíbe realizar actividades, funciones o tareas estando bajo los efectos de sustancias psicoactivas, incluyendo alcohol, bebidas energizantes u otras que puedan afectar el rendimiento laboral adecuado.
- No se permite el consumo de tabaco, sustancias psicoactivas, alcohol o bebidas energizantes durante el desempeño de funciones o actividades dentro de las instalaciones de la institución.
- Los empleados que estén tomando medicamentos que puedan interferir con su capacidad para desempeñar sus labores de manera segura y eficiente deben informar a su jefe inmediato con antelación.
- Está prohibida la posesión, el uso, la distribución o la venta de bebidas alcohólicas, tabaco y otras sustancias psicoactivas dentro de las instalaciones de la institución.
- Ningún empleado podrá operar vehículos, maquinaria, equipos o herramientas durante su jornada laboral bajo los efectos del alcohol, drogas, sustancias psicoactivas o medicamentos que puedan afectar su capacidad para trabajar de forma segura.
- Se fomentan actividades de sensibilización y capacitación para los empleados, contratistas y la comunidad en general, con el objetivo de promover hábitos y estilos de vida saludables, siendo responsabilidad de cada uno participar en las actividades programadas.

Esta política será socializada al personal en la inducción teórica y publicada a través de los diferentes medios de comunicación y difusión de la información de la organización, dando inicio a la implementación de este a partir de la publicación en la cadena de valor de la empresa.

El cumplimiento de estos lineamientos y de las reglas o normas que se deriven de ella son obligaciones de su vinculación laboral o contractual según corresponda y su incumplimiento podrá generar falta grave que implica proceso disciplinario de acuerdo con el reglamento interno de trabajo.

4.4. REVISIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LA POLÍTICA DE PREVENCIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL, TABACO Y OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

La revisión y cumplimiento de la política de prevención del consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas se realizan como se encuentra establecido en el SG-SST

4.5.MECANISMO DE MEDICION

Los mecanismos de medición se encuentran establecidos en el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo, “Para el caso específico de los Conductores” aplicación de prueba detección de alcohol y sustancias psicoactivas en sangre.

4.6.INDICADORES:

OBJETIVO	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
Disminuir los siniestros viales por conducción del vehículo bajo los efectos del alcohol y/o drogas psicoactivas	Cumplimiento	Número de conductores con Prueba Positiva de Alcoholemia/Número Total de Conductores * 100	Coordinador HSEQ	Realizar pruebas aleatorias de alcohol y/o sustancias psicoactivas a los conductores de vehículos de la entidad que realizan desplazamientos laborales	Cada vez que se realicen pruebas
	Cumplimiento	Cobertura Pruebas Aleatorias de Alcoholemia / Número Total de Conductores *100	Coordinador HSEQ	Capacitar a los conductores de la entidad sobre los efectos derivados de la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas	Cada vez que se realicen pruebas

- Los conductores tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad e integridad de peatones y ciclistas, otorgándoles prioridad en la vía, ya que son usuarios vulnerables.
- Todo conductor debe dar paso a ambulancias, bomberos, vehículos de socorro o emergencia, así como a la policía o el ejército, desplazándose hacia el costado derecho de la vía y deteniendo su vehículo.
- Los vehículos de emergencia, al cruzar una intersección, deben reducir la velocidad y asegurarse de que se les ha concedido el derecho de paso.

Los conductores no pueden adelantar en los siguientes casos:

- En tramos de vía con línea central continua o donde el adelantamiento esté restringido.
- En curvas o pendientes con visibilidad reducida.
- Cerca de pasos peatonales.
- En cruces de vías férreas.
- Por la berma, por el lado derecho de otro vehículo o en cualquier situación que represente un riesgo.

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, asume el compromiso de cumplir y adherirse a los lineamientos de PROTECCIÓN A LOS ACTORES VIALES VULNERABLES, con el objetivo de reducir los riesgos asociados a los desplazamientos misionales. Esta política se revisa periódicamente y está disponible para su consulta.

Los lineamientos serán comunicados al personal durante la inducción teórica y difundidos a través de los distintos canales de comunicación de la empresa, iniciando su implementación desde su publicación en la cadena de valor de la organización.

El área de Talento Humano, en conjunto con el Programa para la Protección de Actores Viales Vulnerables y con el apoyo técnico de la ARL, llevará a cabo campañas y capacitaciones para concienciar a los colaboradores sobre el autocuidado y la protección de los actores viales.

5.4.REVISIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LA POLÍTICA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

La revisión y cumplimiento de la política de prevención para la protección de actores viales vulnerables se realizan como se encuentra establecido en el SG-SST

5. PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

5.1.OBJETIVOS Y META

Implementar acciones para reducir la probabilidad de siniestros, como el control de la velocidad, la promoción del uso adecuado de vías y señales, y la capacitación en seguridad vial. Generar un cambio cultural y un compromiso de todos los actores para lograr entornos viales más seguros y proteger a quienes son más susceptibles de sufrir lesiones en caso de siniestros viales.

5.2 RESPONSABLE DEL PROGRAMA

La persona encargada de programa para la protección de actores viales vulnerables es el Líder del PESV.

5.3. POLITICA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT impulsa acciones orientadas a la seguridad en las vías, fundamentadas en el autocuidado y el respeto por la vida de quienes transitan en nuestro entorno. El derecho a la libre circulación debe ir acompañado del compromiso de garantizar la seguridad y el bienestar de quienes, al no contar con la protección de un vehículo, están más expuestos a sufrir lesiones graves o incluso perder la vida en caso de accidente.

Es fundamental reconocer que los peatones, ciclistas y motociclistas son los tres actores viales más vulnerables, ya que, en caso de un accidente, tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones graves. Como resultado, representan el grupo con la mayor cantidad de víctimas fatales en incidentes de tránsito.

En las capacitaciones dirigidas a nuestros colaboradores, se enfatiza la identificación de los ACTORES VIALES MÁS VULNERABLES, promoviendo su protección y concienciando sobre la normativa vigente. Además, se informa sobre las consecuencias del incumplimiento de las normas como conductores y los riesgos asociados a maniobras peligrosas que puedan comprometer su seguridad e integridad física.

- Los peatones deben actuar con precaución, evitando conductas que pongan en riesgo su seguridad.

5.5.MECANISMO DE MEDICION

Los mecanismos de medición se encuentran establecidos en el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo, “Para el caso específico de los Conductores” revisar periódicamente si se están siguiendo las políticas y procedimientos establecidos en el programa de protección vial. Esto incluye verificar el uso de elementos de protección personal, la capacitación del personal y la implementación de medidas de seguridad.

INDICADORES:

OBJETIVO	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
Reducir accidentabilidad de los actores viales de la empresa	Cumplimiento	Actividades ejecutadas / Actividades programadas * 100	Coordinador HSEQ	90% de cumplimiento en la ejecución de actividades	Trimestral
	Eficacia	No de funcionarios cubiertos / No total de funcionarios *100	Coordinador HSEQ	100% de los funcionarios identificados como expuestos	Trimestral
	Efectividad	No de personas o vehículos que incumplieron / No de vehículos de la empresa * 100	Coordinador HSEQ	El número de casos positivos no será mayor al 1% del total de la	Trimestral

				población expuesta	
--	--	--	--	--------------------	--

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice D. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

Figura D1. Documento de liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo – ACEELT

Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT	GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	Código:
	LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO	Versión: 01
	DOCUMENTO ESPECIFICO	Aprobación:

LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO.

La alta dirección de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, es consciente de la situación actual en materia de seguridad vial en Colombia y la importancia de fomentar como Entidad, las acciones y estrategias que promuevan la cultura del autocuidado, la seguridad vial, por esta razón la alta dirección tiene la voluntad y disposición para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial asegurando los recursos necesarios en cada nivel de responsabilidad de la Entidad que permitan el logro de los requisitos trazados.

La alta dirección de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT, Secretaria General e integrantes del Comité de Seguridad Vial, se compromete en:

- Promover en la entidad la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Suministrar recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.
- Adquirir o contratar vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.

Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones - ACEELT	GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	Código:
	LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO	Versión: 01
	DOCUMENTO ESPECIFICO	Aprobación:

- Realizar seguimiento para que los contratistas, funcionarios, visitantes y partes interesadas de la entidad cumplan con los requisitos de Seguridad Vial que estén establecidos en la entidad.
- Dar cumplimiento a las acciones y estrategias definidas en el Plan Anual del Seguridad Vial.
- Atender solicitudes de información por parte de entidades verificadoras como Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte u organismos de Tránsito según corresponda.
- Revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, por lo menos una vez al año.

Firma:

Representante legal

FECHA:

FECHA	VERSION	RAZON DE CAMBIO

ELABORÓ	REVISÓ	APROBO

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice E. Instrumento de diagnóstico de seguridad vial aplicado en ACEELT

Figura E1. Encuesta aplicada para diagnóstico de seguridad vial a trabajadores de ACEELT

Encuesta - Diagnóstico de Seguridad Vial

Autorizo a la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT, el uso de la información para el manejo interno y respectivos registros:

☐ Si

☐ No

Nombre completo del colaborador

Número de identificación (respuesta corta)

Correo electrónico

Fecha de nacimiento

dd/mm/aaaa

Numero de teléfono:

Fecha de ingreso a la compañía

dd/mm/aaaa

Rol de conductor

☐ Si

☐ No

Género

☐ F: Femenino

☐ M: Masculino

Cargo

☐ De la empresa

☐ Transporte publico

☐ Caminando

☐ Bicicleta

Indique que participación tiene usted en la vía de manera permanente (puede seleccionar más de una opción):

☐ Peatón

☐ Conductor

☐ Pasajero

Número de Kilómetros diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (ida y vuelta):

☐ Menos de 5 km

☐ Entre 5 a 15 km

☐ Entre 15 a 25 km

☐ Más de 25 km

¿Cuánto tiempo en promedio diario utiliza para desplazarse entre su casa – trabajo - casa?

☐ Menos de 1 hora

☐ Entre 1 a 2 horas

☐ Más de 2 horas

Riesgos que usted identifica en la vía y en el entorno:

☐ Mal estado de la vía

☐ Clima

☐ Falta de señalización

☐ Alto flujo vehicular

☐ Animales en la vía

☐ Iluminación nocturna deficiente

☐ Vías insuficientes o estrechas

☐ Otro: _____

Riesgos que usted identifica en los vehículos:

☐ Deficiencias de Inspecciones pre operacionales

☐ Incumplimiento al plan de mantenimiento

☐ Deficiencias sistemas de seguridad (Mal estado de los componentes externos e internos del vehículo).

Riesgos que usted identifica en factores humanos:

Nivel educativo

☐ Básica primaria

☐ Básica Secundaria

☐ Técnico

☐ Tecnológico

☐ Universitaria

☐ Posgrado

Estado civil

☐ Soltero(a)

☐ Casado(a)

☐ Unión libre

☐ Separado(a)

☐ Viudo(a)

Vigencia de la licencia de conducción

Ha recibido capacitaciones en seguridad vial dentro de la empresa

☐ Si

☐ No

Tiene competencia laboral

☐ Si

☐ No

Siniestros viales registrados

☐ Si

☐ No

Cantidad de siniestros viales

Infracciones de transito

Medios de desplazamientos que utilizo para los trayectos Casa-trabajo (Seleccione los dos principales):

☐ Automóvil

☐ Motocicleta

☐ Distracción

☐ Sueño / Fatiga Intolerancia

☐ Mi propia conducción

☐ Velocidad

☐ Uso de alcohol o drogas

☐ No respetar las señales

☐ Impericia/ Inexperiencia

☐ Imprudencia e intolerancia

☐ No uso de elementos de protección personal (Casco-Cinturón de seguridad).

Instrumento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice F. Listado de trabajadores incluidos en el diagnóstico del PESV

Figura F1. Relación de trabajadores con variables de caracterización aplicadas en el diagnóstico del PESV

LISTADO DE TRABAJADORES - PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL														
No.	Autorización de datos	Nombres y apellidos	documento de identidad	Correo electrónico	Fecha de nacimiento	Número de teléfono	Fecha de ingreso a la empresa	Rol de conductor	Genero	Cargo	Escolaridad	Estado civil	Vigencia de la licencia de conducción	¿has recibido capacitaciones de seguridad vial?
1	si	Vilmer David Davila Rodriguez	106236610	vilmerdavid@gmail.com	16/08/1989	314774343	10/02/2023	No	Masculino	Digitador CT/Coordinador GMM	Tecnico	solter(a)	AL 110-0302, B111-03-2032, C111-03-	No
2	si	Valerio Martinez Pilo	1102017094	valeriomartinezpilo@gmail.com	20/11/1995	300646548	10/02/2023	si	Femenino	Auxiliar SST	Tecnologo	casad(a)	18 de julio de 2025	si
3	si	Yessica Torres Sánchez	956234072	ytorresst@hotmail.com	26/06/1995	305476798	15/03/2024	si	Femenino	INSPECTOR SST	Profesional	solter(a)	Si	si
4	si	LEIDY PINELLY YBARRICO	102044224	leidynd@hotmail.com	17/08/1985	307615349	2/02/2023	No	Femenino	AUXILIAR ADMINISTRATIVO BDI	Profesional	casad(a)	Si	si
5	si	Hanaka Jimenez Jimenez	166805443	hjimenez@unidesdelacosta.com	30/01/1980	300233540	7/11/2023	No	Femenino	Responsable de centro tecnico	Profesional	Unión libre	1 año dijo que no tengo	si
6	si	Joshier Enrique Pinell Moreno	72 004 677	jpinellmoreno@hotmail.com	8/10/1978	315553595	18/03/2024	No	Masculino	Supervisor de calidad	Tecnologo	Unión libre	06/10/2023	si
7	si	Eva Lora Cuevas	116403589	evallora@hotmail.com	11/03/1986	314782358	10/02/2023	No	Femenino	Jefe Centro Gestion Social	Profesional	solter(a)	No	si
8	si	Sergio Andrés Rosar Ramirez	3036652262	rosarand@unidesdelacosta.com	9/11/1986	307445678	15/07/2024	No	Masculino	Auxiliar Administrativo/Almacen	Profesional	solter(a)	no aplica	No
9	si	Carlos Mario Gomez Rodriguez	1053004321	carlogom24@gmail.com	24/04/1988	302591388	14/02/2024	si	Masculino	AUXILIAR ADMINISTRATIVO BDI	Profesional	solter(a)	05-09-2032	si
10	si	YCLA SOLIS OLIVERA	116349544	yclaol@unidesdelacosta.com	27/08/1990	303663877	18/02/2023	No	Femenino	ANALISTA CENTRO TECNICO	Profesional	Unión libre	NO	No
11	si	José Alfredo Jiménez Ospino	90237765	jimenezjose@unidesdelacosta.com	19/03/1965	300000001	10/02/2023	No	Masculino	Digitador C.T. - Planes HV	Profesional	casad(a)	01/11/11	si
12	si	NARRA SABEL ALONSO MACHADO	105263439	sabelmachado73@gmail.com	23/01/1990	317436386	18/02/2023	No	Femenino	AUXILIAR ADMINISTRATIVO SOPI	Profesional	casad(a)	No	No
13	si	LOPE ALFONSO MORENO PINERES	8865266	alfonsoomoreno198438@gmail.com	23/01/1984	324674450	14/05/2024	No	Masculino	AUXILIAR ADMINISTRATIVO DE BALANCE	Profesional	Unión libre	NO	No
14	si	Ella Vanessa Campo Dominguez	100227475	ecampo@unidesdelacosta.com	18/04/2000	304649370	10/02/2023	No	Femenino	ASISTENTE ADMINISTRATIVO	Profesional	solter(a)	NO	No
15	si	LINA LUCIA LOPEZ CASTRO	105268907	llopez@unidesdelacosta.com	27/08/1980	307168526	4/03/2024	No	Femenino	Auxiliar Administrativo macro linea de proyecto	Profesional	solter(a)	no	No
16	si	Jessica Johana Polanco Garcia	100170105	recursos humanos@unidesdelacosta.com	30/05/2000	304545303	22/07/2024	No	Femenino	Auxiliar administrativo Recursos humanos	Profesional	solter(a)	No	No
17	si	Erika Gomez Ayala	105293501	erikagomez79@gmail.com	24/12/1994	300550054	15/07/2024	No	Femenino	Auxiliar Administrativo en facturación	Profesional	solter(a)	No	No
18	si	Alejandro Mata Lopez Jereine	1052347621	amatalopezjereine114@gmail.com	15/04/1991	301624025	26/02/2023	No	Tecnico	Femenino Auxiliar administrativo	Tecnico	solter(a)	NO	si
19	si	Marcos Hoyos parent	105300429	marcosparent@pspsps@gmail.com	14/11/1971	300746981	7/07/2023	No	Masculino	Auxiliar de medida	Tecnico	Unión libre	No	No
20	si	Cesar Polanco Legaria	116366465	apolanco@unidesdelacosta.com	18/01/1994	300613170	20/02/2023	No	Masculino	Administrativa	Tecnico	Unión libre	2023	si
21	si	Javier Alexander Garzon Camargo	31 500 089	javalexgarzon2@gmail.com	27/08/1977	322273782	30/04/2024	No	Masculino	Chical Inero encargado	Basica secundaria	Unión libre	En trámite	si
22	si	Brandon Rafael Penua Parra	107615761	brandonrpf@gmail.com	14/11/2001	315976736	14/07/2023	No	Masculino	Auxiliar Asesorador	Unión libre	No aplica	No	si
23	si	Luis alfredo atencio tovar	116401480	atencio1164018@gmail.com	10/01/1989	314683008	4/03/2024	No	Masculino	Auxiliar de almacen	Tecnico	Unión libre	Activa	si
24	si	Ivoni Herne Dominguez Riosita	105229471	ivandominguezr@gmail.com	23/06/1995	301670604	18/02/2024	No	Masculino	Auxiliar de medida	Tecnico	Unión libre	No tengo	si
25	si	Angel conales ropero	105264374	conalesangel73@gmail.com	11/11/1985	304541501	10/02/2023	No	Masculino	Lineero	Tecnico	casad(a)	No	si
26	si	Luis Daniel Mendoza Ballesteros	100243037	luismdenozac3@aig@gmail.com	23/06/2001	304301250	18/02/2024	No	Masculino	Auxiliar civil	Basica secundaria	solter(a)	No	si
27	si	Katherine Cuevas Ballesteros	105273678	kcuevasb155@gmail.com	15/02/1993	315634024	10/02/2023	No	Femenino	Supervisor SST	Tecnologo	solter(a)	No tengo	si
28	si	Hedy Rodriguez Suarez	105270288	hrodriguez134@gmail.com	10/01/1993	304052475	10/07/2023	No	Femenino	Supervisor sat	Tecnologo	Unión libre	No tengo	si
29	si	José David Velez Centeno	100243781	velezcentenod@gmail.com	10/02/2000	305300097	25/05/2023	No	Masculino	Tecnico en medida	Tecnico	casad(a)	2032	si
30	si	Roberto Javier Aguas Salas	110262566	robertaguas55@gmail.com	13/10/1983	312438801	18/02/2023	No	Masculino	Lineero en Fico	Tecnico	Unión libre	Mayo 2025	si
31	si	Jhon Jairo ariles toraca	105204451	jtorarar2@gmail.com	25/11/1982	315233192	20/07/2023	si	Masculino	Auxiliar civil	Tecnico	casad(a)	Esta vigente al 2023	si
32	si	José de Jesús torres de arce	105242650	torresj27@gmail.com	24/04/1985	304674438	20/06/2023	No	Masculino	Auxiliar de medida	Tecnico	Unión libre	casad(a)	si
33	si	CARLOS ALBERTO PEREZ MONTALVO	944748832	cperezmontalvo@gmail.com	30/05/1992	300580266	10/07/2023	No	Masculino	Auxiliar de medida	Tecnico	casad(a)	18/07/2032	si
34	si	Juan David Cuervo Jimenez	100250191	juandavidcuervo@gmail.com	13/04/1998	314637235	18/02/2024	No	Masculino	Aux Civil	Basica secundaria	solter(a)	No tengo	si
35	si	José Andrés Jiménez Quevedo	105261950	jandresjimenez@gmail.com	30/02/1989	303001033	10/07/2023	No	Tecnico	Auxiliar de obra civil	Tecnico	casad(a)	No	si
36	si	Dario Manuel Quevedo vera	1975365	uquenzavedo@gmail.com	12/10/1982	310132400	22/04/2024	No	Masculino	Lineero	Basica primaria	Unión libre	No aplica	si
37	si	Alexander Ortega Pineda	100721338	alexanderortega2331959@gmail.com	29/03/1989	316037419	18/02/2024	No	Masculino	Auxiliar civil	Tecnico	solter(a)	No	si
38	si	Leonardo Velez Julo	105263318	leonardov@gmail.com	17/01/1982	313549338	02/06/2023	No	Masculino	Auxiliar de obra civil	Tecnico	Unión libre	No	si
39	si	Ediberto vera beltran	105265771	ediberto5vera@gmail.com	12/07/1987	305688621	10/06/2023	No	Masculino	Auxiliar de obra civil	Basica secundaria	Unión libre	No	si

¿Tiene competencia laboral?	Siniestros viales registrados	Cantidad de siniestros viales	Infracciones de transito	Medio de transporte para el desplazamiento al trabajo	Indique que participación tiene usted en la vía de manera permanente	Número de kilómetros diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (ida y vuelta)	¿Cuánto tiempo en promedio diario utiliza para desplazarse entre su casa – trabajo	Riesgos que usted identifica en la vía y en el entorno	Riesgos que usted identifica en los vehículos	Riesgos que usted identifica en factores humanos
no	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 5 a 15 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias de inspecciones pre	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Mal estado de la vía	Deficiencias de inspecciones pre	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Mal estado de la vía	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia/Impreserpectiva
si	No	0	Pendiente pago	Automovil	Conductor	Entre 5 a 15 km	Menos de 1 hora	Vías insuficientes	Incumplimiento al plan de manteni	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Incumplimiento al plan de manteni	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Mal estado de la vía	Deficiencias de inspecciones pre	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias sistemas de seguridad	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 5 a 15 km	Menos de 1 hora	Alto flujo vehicular	Deficiencias sistemas de seguridad	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Alto flujo vehicular	Deficiencias de inspecciones pre	No respetar las señales
no	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias sistemas de seguridad	No respetar las señales
no	No	0	No tiene	bicicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Alto flujo vehicular	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia
no	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 5 a 15 km	Menos de 1 hora	Alto flujo vehicular	Incumplimiento al plan de manteni	No respetar las señales
no	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Entre 1 a 2 horas	Clima	Deficiencias de inspecciones pre	No respetar las señales
no	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Alto flujo vehicular	Deficiencias sistemas de seguridad	Velocidad
no	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Incumplimiento al plan de manteni	No respetar las señales
si	si	1	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Entre 1 a 2 horas	Alto flujo vehicular	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Entre 1 a 2 horas	Alto flujo vehicular	Incumplimiento al plan de manteni	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 5 a 15 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias de inspecciones pre	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias de inspecciones pre	Impudencia/Impreserpectiva
si	No	0	Pendiente pago	Automovil	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia/Impreserpectiva
si	No	0	Al día	Automovil	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Mal estado de la vía	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia
no	No	0	No tiene	caminando	Pedatón	Menos de 5 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias sistemas de seguridad	No respetar las señales
no	No	0	No tiene	Automovil	Conductor	Entre 5 a 15 km	Entre 1 a 2 horas	Mal estado de la vía	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia/Impreserpectiva
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Mal estado de la vía	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia/Impreserpectiva
si	No	0	No tiene	caminando	Pedatón	Menos de 5 km	Menos de 1 hora	Iluminación nocturn	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Entre 1 a 2 horas	Alto flujo vehicular	Deficiencias de inspecciones pre	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Mal estado de la vía	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia
no	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Entre 1 a 2 horas	Alto flujo vehicular	Deficiencias sistemas de seguridad	Velocidad
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Mal estado de la vía	Deficiencias sistemas de seguridad	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 5 a 15 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Alto flujo vehicular	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia/Impreserpectiva
si	No	0	No tiene	transporte publico	Pasajero	Entre 15 a 25 km	Entre 1 a 2 horas	Clima	Incumplimiento al plan de manteni	Impudencia e intolerancia
no	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 5 a 15 km	Menos de 1 hora	Alto flujo vehicular	Deficiencias de inspecciones pre	Impudencia e intolerancia
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Incumplimiento al plan de manteni	No respetar las señales
no	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Incumplimiento al plan de manteni	Impudencia e intolerancia
no	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Incumplimiento al plan de manteni	No respetar las señales
si	No	0	No tiene	Motocicleta	Conductor	Entre 15 a 25 km	Menos de 1 hora	Clima	Deficiencias sistemas de seguridad	Impudencia e intolerancia

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice G. Ficha de caracterización institucional y análisis estadístico del PESV

Figura G1. Resumen de generalidades de la empresa y análisis de siniestros viales reportados

CONTENIDO													
1.GENERALIDADES DE LA EMPRESA													
NIT.		901565070-9											
CIUDAD SEDE PRINCIPAL		BARRANQUILLA											
DIRECCIÓN		CRA 42 No 76-189											
TELÉFONO		3172665938											
FECHA DE APLICACION		22/04/2025											
EMAIL		canjuba@hotmail.com											
DEPARTAMENTO DE OPERACIÓN		ATLANTICO											
NÚMERO DE TRABAJADORES		39											
2. ANALISIS DE SINIESTROS VIALES													
ANÁLISIS ESTADÍSTICO		MUERTOS		0		0							
		HERIDOS GRAVES		0									
		HERIDOS LEVES		0									
		SOLO DAÑOS MATERIALES		0									
CANTIDAD ACCIDENTES VIALES POR AÑO		AÑO 1 (2021)		AÑO 2 (2022)		AÑO 3 (2023)		AÑO 4 (2024)		AÑO 5 (2025)			
		0		0		0		0		0			
NOMBRE SEDE	UBICACIÓN - CIUDAD/ MUNICIPIO	DEPARTAMENTO	DIRECCIÓN	NUEMRO DE RTELEFONO	CANTIDAD DE TRABAJADORES	CANTIDAD DE CONDUCTORES	CANTIDAD DE VEHICULOS	OBSERVACIONES					
NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA					
					</								

DATOS GENERALES DEL VEHICULO					DOCUMENTOS LEGALES			CONTROL DE MANTENIMIENTOS			
CLASE DE VEHICULO	PROPIO O SUBCONTRATADO	PLACA	MARCA	MODELO	COLOR	FECHA VIGENCIA SOAT	FECHA VIGENCIA REVISION TECNICO MECANICA	REPORTE DE SINIESTROS VIALES DEL VEHICULO	PROMEDIO DE KILOMETROS RECORRIDOS AL MES	PLAN DE MANTENIMIENTO	CONTROL DE ACCIONES DE MANTENIMIENTO
CAMIONETA	PROPIO	HXX137	MAZDA BT50	2014	BLANCA	12/08/2025	11/08/2025	0	400	12/12/2024	1. INDICADORES DE MANTENIMIENTO PESV 2. INFORME ESTADO DEL VEHICULO 3. SEGUIMIENTO DOCUMENTACION LEGAL
CAMIONETA	PROPIO	BWU699	MAZDA BT 50	2010	BLANCA	12/08/2025	11/08/2025	0	400	8/01/2025	
CAMIONETA	PROPIO	QFS087	CHEVROLET DMAX	2014	BLANCA	14/08/2025	13/08/2025	0	350	5/02/2024	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	UOK22C	HONDA CB110	2010	ROJO	18/11/2025	17/11/2025	0	550	3/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	YEC12E	AUTECO BOXER CT100	2016	ROJO	9/12/2025	8/12/2025	0	550	3/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	IOH65C	AUTECO BOXER CT100	2012	GRIS	28/07/2025	27/07/2025	0	550	30/01/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	GAE76D	AKT TTR150	2014	ROJA	2/03/2026	1/03/2026	0	550	6/02/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	MJC33E	AUTECO BOXER CT100	2020	GRIS	20/03/2026	19/03/2026	0	550	11/03/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	TYI47F	AUTECO BOXER CT100	2021	NEGRO	4/08/2025	3/08/2025	0	550	22/02/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	FTD56H	HONDA CB125	2024	NEGRO	4/02/2026	3/02/2026	0	550	5/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	RTD54G	AUTECO BOXER CT100	2022	NEGRO	3/11/2025	2/11/2025	0	550	30/01/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	YEB97C	YAMAHA FZ16	2011	AZUL CORE	1/11/2025	31/10/2025	0	550	4/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	TIY34D	AKT TTR150	2012	BLANCA	12/11/2025	11/11/2025	0	550	21/03/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	OUL27G	HONDA CB125	2023	NEGRO	5/03/2026	4/03/2026	0	550	19/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	TYI87G	AKT NKD	2022	NEGRA	11/03/2026	10/03/2026	0	550	11/02/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	ATK07D	AUTECO BOXER CT100	2012	GRIS	12/03/2026	11/03/2026	0	550	9/04/2025	
MOTOCICLETA	ASOCIADO	MVN69E	SUSUKI GN125	2018	ROJA	18/12/2025	17/12/2025	0	550	19/04/2025	
CARRO GRUA	ASOCIADO	WOY906	HINO DUTRO300	2016	BLANCA	22/09/2025	21/09/2025	0	550	12/12/2024	

N°	NOMBRE DEL LA RUTA	FRECUENCIA # veces usada al mes en promedio por vehiculo	NUMERO DE KILOMETROS RECORRIDOS	OBSERVACIONES
1	Autopista al Mar	17	14	NA
2	Vía Circunvalar de Barranquilla	30	9	NA
3	Carrera 38	17	5	NA
4	Avenida Murillo (Calle 45)	14	5	NA
5	Calle 30	10	4	NA
6	Vía al corregimiento Juan Mina	4	9	NA
7	Carretera a Galapa	4	18	NA
8	Vía Puerto Colombia	25	7	NA
9	Ruta 90A (salida hacia Sabanalarga)	45	15	NA
10	Cra 46	20	6	NA
11	cra 38	12	5	NA
12	cra 42	55	3	NA
13	calle 110	17	6	NA

# DE COLABORADORES CAPACITADOS EN EL PLAN DE EMERGENCIAS VIALES			EQUIPOS PARA ATENCION DE PRIMEROS AUXILIOS PARA ATENCION DE SINIESTROS VIALES			SIMULACROS PARA ATENCION DE EMERGENCIAS VIALES REALIZADO	
NOMBRE	IDENTIFICACION	CARGO	CANTIDAD	TIPO	UBICACIÓN	FECHA	TIPO DE SIMULACRO
Yarleidys Martinez Polo	1102870164	Auxiliar SST	1	Botiquin	cada una de las 3 camionetas de platon		
Yesica Torres Sánchez	1052994072	INSPECTOR SST	1	Extintores multiproposito ABC	cada una de las 3 camionetas de platon		
LEIDY MINELLY IRIARTE RICO	1128044229	AUXILIAR ADMINISTRATIVO BDI	1	Epp contra siniestros viales	cada una de las 3 camionetas de platon, motocicletas		
Marcela Jiménez Jimenez	1140824243	Responsable de centro técnico	1	dispositivo movil	por cada conductor		
Jesther Enrique Pretell Moreno	72004897	Supervisor de calidad					
Eva Tapia Olivares	1104015886	Lider Zona Gestion Social					
Carlos Mario Gómez Rodríguez	1053004327	AUXILIAR ADMINISTRATIVO BDI					
Alexandra Maria Lopez yerene	1052947827	Auxiliar administrativo.					
Geider Polanco Lagares	1216964605	Almacenista					
Javier Alexander Garzón Camargo	91500089	Oficial liniero encargó					
Brandon Rafael Pertuz Parra	1001830163	Auxiliar Aparajador					
Luis alfredo atencia tovar	1104010480	Auxiliar de almacén					
Ivan René Domínguez Acosta	1052994197	Auxiliar de medida					
Angel corrales royer	1052942879	liniero					
Luis Daniel Mendoza Ballesteros	1002490297	Auxiliar civil					
Katherine Quintero Ballesteros	1052976815	Supervisor SST					
Merly Rodríguez Suárez	1052702988	Supervisor sst					
Jose David Vecino Centeno	1002497812	Técnico en medida					
Alberpo Javier Aguas Salas	1102580568	liniero en Frio					
Jhon Jairo arráez soraca	1052042451	Auxiliar civil					
Jose de Jesús torres de arco	1052942850	Auxiliar de medida					
CARLOS ALBERTO PÉREZ MONTALVO	1047446892	Auxiliar de medida					
Juan David Guerrero Jiménez	1002500914	Aux Civil					
Dairo Manuel Quevedo vera	19775365	liniero					

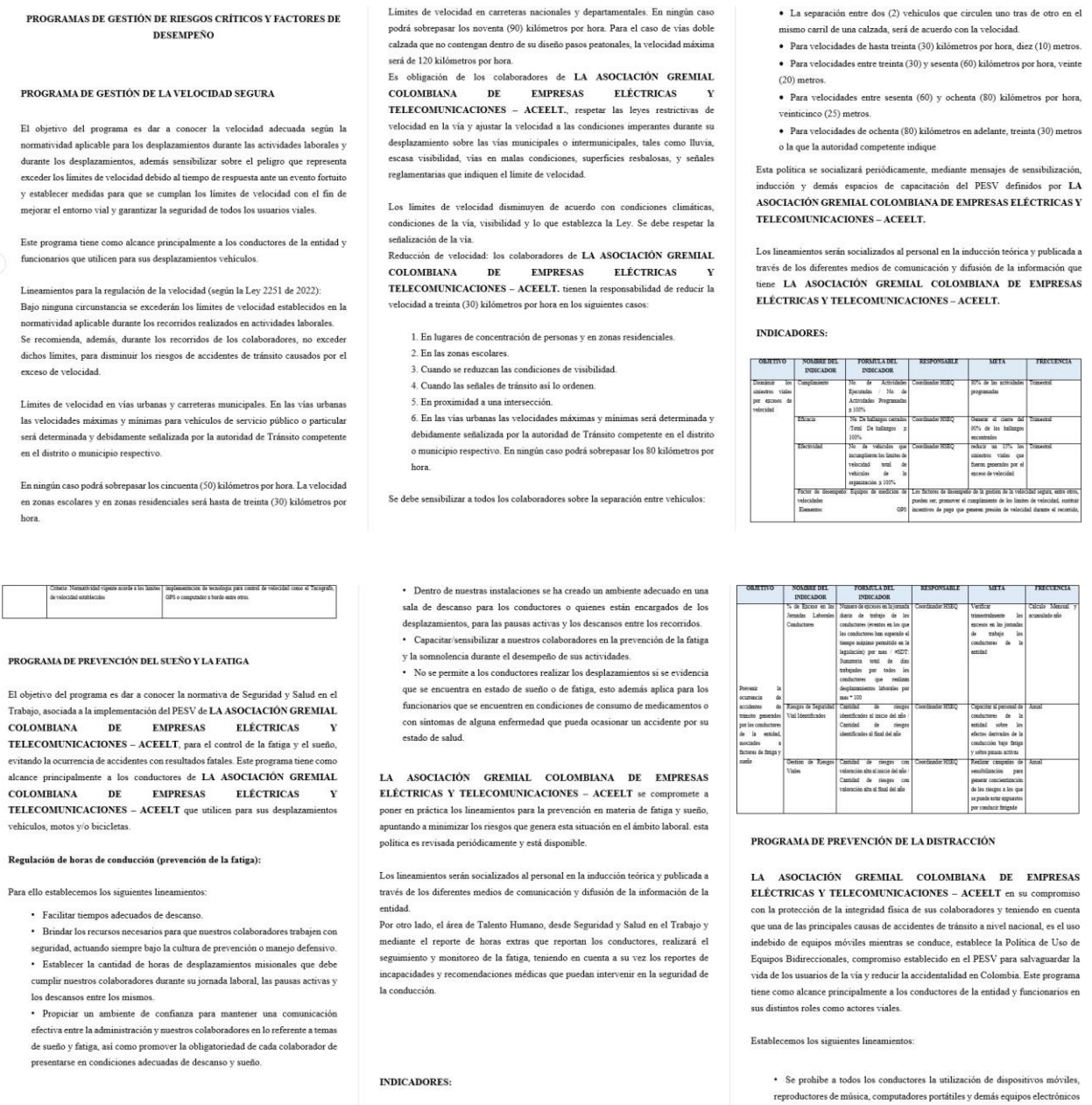
Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

ACEELT

Documento técnico interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice I. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Figura I1. Lineamientos de control de velocidad y factores de desempeño en desplazamientos laborales



(incluso si se cuenta con dispositivos de manos libres) mientras se realizan los desplazamientos.

- Para recibir o realizar alguna llamada siempre y cuando sea de carácter urgente o esté relacionada directamente con el trabajo que desempeñan, deberán estacionar completamente el vehículo de manera apropiada y en un lugar seguro que no afecte su integridad física de tal manera que no obstaculice el tránsito vial.
- LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, realizará los controles e inspecciones planificadas y no planificadas que considere necesarias para garantizar el uso de prácticas seguras y el cumplimiento estricto de la presente política.
- Todo compeando o multa por infracciones cometidas en las vías, por incumplir la política de uso de equipos bidireccionales, así como el pago correspondiente de los mismos, serán responsabilidad del conductor infractor.
- Durante el proceso de contratación de los nuevos colaboradores se hace la recomendación expresa sobre la política y su obligación de informar si los compañeros manipulan equipos bidireccionales durante los desplazamientos.
- Los sistemas de GPS se programarán antes de iniciar el viaje y no durante el transcurso de la operación del vehículo.
- El uso de mapas para planificar rutas también debe ser completado antes de operar el vehículo.

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, se compromete a poner en práctica esta política apuntando a minimizar los riesgos de accidentes de tránsito causados por su incumplimiento, esta política es revisada periódicamente y está disponible.

Los lineamientos serán socializados al personal en la inducción teórica y publicada a través de los diferentes medios de comunicación y difusión de la información de LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y

TELECOMUNICACIONES – ACEELT, dando inicio a la implementación de este a partir de la publicación en la cadena de valor de la empresa.

OBJETIVO	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
Permanencia de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	Presencia de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	$\frac{\text{Número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito}}{\text{Número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito}} \times 100$	Coordinador TRMTC	Minimizar el número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	Cada trimestre y anual
Seguridad de los conductores	Seguridad de los conductores	$\frac{\text{Cantidad de riesgos identificados al inicio del año}}{\text{Cantidad de riesgos identificados al final del año}}$	Coordinador TRMTC	Minimizar el número de riesgos identificados al inicio del año	Anual
Seguridad de los conductores	Seguridad de los conductores	$\frac{\text{Cantidad de riesgos identificados al inicio del año}}{\text{Cantidad de riesgos identificados al final del año}}$	Coordinador TRMTC	Minimizar el número de riesgos identificados al inicio del año	Anual

PROGRAMA DE CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT es consciente de que es nuestra obligación y responsabilidad prevenir el consumo de alcohol y drogas y promover la salud mental y física en el ámbito laboral, no solo de nuestros conductores sino de nuestro entorno en general.

Basamos nuestro programa en la confianza y el deseo de contribuir con la disminución de la accidentalidad vial y el compromiso de la institución con el bienestar de sus colaboradores.

Además de prevenir el consumo, prestar atención a situaciones emocionales en las que la persona esta propensa al consumo de alcohol, drogas u otra sustancia que pueda poner en riesgo su salud mental y física, ya sea que pertenezca a la empresa como conductor o sea colaborador y forme parte de esta.

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, adopta como política la prohibición del consumo de alcohol, tabaco y drogas, con el propósito de promover el bienestar de sus colaboradores, sus familias, los usuarios y la comunidad en general. Esta medida busca prevenir impactos negativos en la sociedad, el ambiente laboral y la seguridad de las personas, especialmente en relación con los riesgos asociados a la conducción. Por ello, con el objetivo de mejorar el desempeño laboral y fomentar hábitos de vida saludables entre sus colaboradores, y en cumplimiento de la normativa vigente, se establece lo siguiente:

- Se prohíbe realizar actividades, funciones o tareas estando bajo los efectos de sustancias psicoactivas, incluyendo alcohol, bebidas energizantes u otras que puedan afectar el rendimiento laboral adecuado.
- No se permite el consumo de tabaco, sustancias psicoactivas, alcohol o bebidas energizantes durante el desempeño de funciones o actividades dentro de las instalaciones de la institución.
- Los empleados que estén tomando medicamentos que puedan interferir con su capacidad para desempeñar sus labores de manera segura y eficiente deben informar a su jefe inmediato con antelación.
- Está prohibida la posesión, el uso, la distribución o la venta de bebidas alcohólicas, tabaco y otras sustancias psicoactivas dentro de las instalaciones de la institución.
- Ningún empleado podrá operar vehículos, maquinaria, equipos o herramientas durante su jornada laboral bajo los efectos del alcohol, drogas,

sustancias psicoactivas o medicamentos que puedan afectar su capacidad para trabajar de forma segura.

- Se fomentan actividades de sensibilización y capacitación para los empleados, contratistas y la comunidad en general, con el objetivo de promover hábitos y estilos de vida saludables, siendo responsabilidad de cada uno participar en las actividades programadas.

Esta política será socializada al personal en la inducción teórica y publicada a través de los diferentes medios de comunicación y difusión de la información de la organización, dando inicio a la implementación de este a partir de la publicación en la cadena de valor de la empresa.

El cumplimiento de estos lineamientos y de las reglas o normas que se deriven de ella son obligaciones de su vinculación laboral o contractual según corresponda y su incumplimiento podrá generar falta grave que implica proceso disciplinario de acuerdo con el reglamento interno de trabajo.

El área de Talento Humano, de la mano del Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas, implementará el control aleatorio de alcoholemia a cada uno de los conductores, que permita controlar y vigilar el estado en que cumplen sus funciones.

INDICADORES:

OBJETIVO	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
Presencia de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	Presencia de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	$\frac{\text{Número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito}}{\text{Número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito}} \times 100$	Coordinador TRMTC	Minimizar el número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	Cada trimestre y anual
Seguridad de los conductores	Seguridad de los conductores	$\frac{\text{Cantidad de riesgos identificados al inicio del año}}{\text{Cantidad de riesgos identificados al final del año}}$	Coordinador TRMTC	Minimizar el número de riesgos identificados al inicio del año	Anual

--	--	--	--	--	--

PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

Todos somos responsables de proteger a los actores viales más vulnerables. Por esto, LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT impulsa acciones orientadas a la seguridad en las vías, fundamentadas en el autocuidado y el respeto por la vida de quienes transitan en nuestro entorno. El derecho a la libre circulación debe ir acompañado del compromiso de garantizar la seguridad y el bienestar de quienes, al no contar con la protección de un vehículo, están más expuestos a sufrir lesiones graves o incluso perder la vida en caso de accidente.

Es fundamental reconocer que los peatones, ciclistas y motociclistas son los tres actores viales más vulnerables, ya que, en caso de un accidente, tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones graves. Como resultado, representan el grupo con la mayor cantidad de víctimas fatales en incidentes de tránsito.

En las capacitaciones dirigidas a nuestros colaboradores, se enfatiza la identificación de los ACTORES VIALES MÁS VULNERABLES, promoviendo su protección y concienciando sobre la normativa vigente. Además, se informa sobre las consecuencias del incumplimiento de las normas como conductores y los riesgos asociados a maniobras peligrosas que puedan comprometer su seguridad e integridad física.

- Los peatones deben actuar con precaución, evitando conductas que pongan en riesgo su seguridad.
- Los conductores tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad e integridad de peatones y ciclistas, otorgándoles prioridad en la vía, ya que son usuarios vulnerables.
- Todo conductor debe dar paso a ambulancias, bomberos, vehículos de socorro o emergencia, así como a la policía o el ejército, desplazándose hacia el costado derecho de la vía y deteniendo su vehículo.
- Los vehículos de emergencia, al cruzar una intersección, deben reducir la velocidad y asegurarse de que se les ha concedido el derecho de paso.

Los conductores no pueden adelantar en los siguientes casos:

- En tramos de vía con línea central continua o donde el adelantamiento esté restringido.
- En curvas o pendientes con visibilidad reducida.
- Cerca de pasos peatonales.
- En cruces de vías ferreas.
- Por la berma, por el lado derecho de otro vehículo o en cualquier situación que represente un riesgo.

LA ASOCIACIÓN GREMIAL COLOMBIANA DE EMPRESAS ELÉCTRICAS Y TELECOMUNICACIONES – ACEELT, asume el compromiso de cumplir y adherirse a los lineamientos de PROTECCIÓN A LOS ACTORES VIALES VULNERABLES, con el objetivo de reducir los riesgos asociados a los desplazamientos misionales. Esta política se revisa periódicamente y está disponible para su consulta.

Los lineamientos serán comunicados al personal durante la inducción teórica y difundidos a través de los distintos canales de comunicación de la empresa, iniciando su implementación desde su publicación en la cadena de valor de la organización.

El área de Talento Humano, en conjunto con el Programa para la Protección de Actores Viales Vulnerables y con el apoyo técnico de la ARL, llevará a cabo campañas y capacitaciones para concienciar a los colaboradores sobre el autocuidado y la protección de los actores viales.

INDICADORES:

OBJETIVO	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL INDICADOR	RESPONSABLE	META	FRECUENCIA
Presencia de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	Presencia de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	$\frac{\text{Número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito}}{\text{Número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito}} \times 100$	Coordinador TRMTC	Minimizar el número de conductores en cumplimiento de las normas de tránsito	Cada trimestre y anual
Seguridad de los conductores	Seguridad de los conductores	$\frac{\text{Cantidad de riesgos identificados al inicio del año}}{\text{Cantidad de riesgos identificados al final del año}}$	Coordinador TRMTC	Minimizar el número de riesgos identificados al inicio del año	Anual

Figura J1. Cronograma de actividades de planeación, ejecución y seguimiento del PESV en ACEELT

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Figura K1. *Cronograma de actividades formativas en seguridad vial para trabajadores de ACEELT*

[illegible]

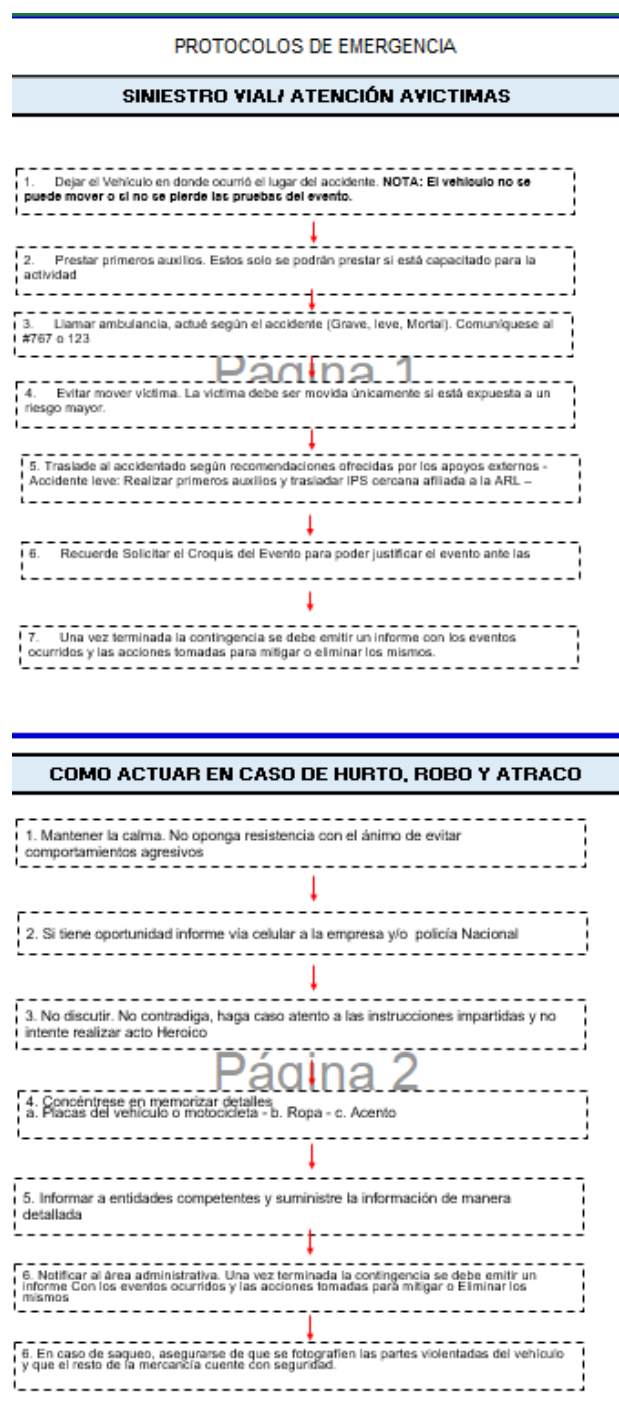
Apéndice L. Diagrama de actuación ante siniestros viales

[illegible]

[illegible]

Apéndice M. Protocolos internos de actuación en emergencias viales y situaciones de riesgo (PONS)

Figura M1. Procedimientos para atención de víctimas en siniestros viales y respuesta ante hurtos o atracos – ACEELT



CLAVES PARA TODA EMERGENCIA
EVALÚE LA SITUACIÓN Y LA SUSTANCIA ANTES DE ACTUAR. Determine los peligros que genera la situación (clima, terreno, curiosos, etc.) y las sustancias transportadas (combustible, tóxico, irritante, etc.).
↓
COMUNIQUESE CON LA ENTIDAD CORRESPONDIENTE
↓
NO ARRIESQUE SU VIDA INNECESARIAMENTE. Trate de reducir los riesgos antes de intentar rescatar personas dentro de los vehículos si usted no tiene conocimiento. Deje que los bomberos o brigadistas se hagan cargo de labores de rescate riesgosas.
↓
NO ADMITA RESPONSABILIDAD ALGUNA. La responsabilidad no es clara hasta que las autoridades analicen el incidente y emitan los fallos correspondientes.
↓
NO DÉ INFORMACIÓN sobre el accidente a nadie diferente de la Gerencia o personal de la empresa. Lo que usted diga puede complicar la respuesta adecuada a la emergencia y su situación posterior.
↓
NO ENTRE EN DISCUSIONES. Trate de calmar los ánimos y/o de evitar la confrontación. Puede perder tiempo necesario para atender la emergencia y desviarse de lo que es realmente importante en ese momento. Además, los otros pueden tornarse agresivos e intentar atacarlo.
↓
NO FIRME NADA excepto para la Policía. Sólo la Gerencia puede hacer arreglos directos, aún en el caso de que el conductor del otro vehículo asuma la culpa.
↓
NO DESCARTE LA POSIBILIDAD DE ESTAR HERIDO. Hágase examinar de un médico tan pronto como se resuelva la situación.

CHOQUE O COLISIÓN
EVALÚE LA SITUACIÓN. Determine los peligros que genera la situación (clima, terreno, curiosos, etc.) y las sustancias transportadas (combustible, tóxico, irritante, etc.).
↓
PAUSE INMEDIATAMENTE. Si es posible, ajútese del tráfico y apague el motor. No trate de huir, porque eso empeoraría la situación.
↓
DEJE LAS LUCES O SEÑALES ENCENDIDAS, aunque sea de día. No lo haga si hay derrame de producto, por el riesgo de incendio.
↓
UBIQUE AL CONDUCTOR DEL OTRO VEHÍCULO INMEDIATAMENTE. Verifique primero que el otro vehículo no se encuentra en llamas, pues esto pondría en grave peligro su propia vida. Verifique que no está herido. Si el motor está muy dañado, o el carro se ha volcado, haga que desconecten el polo negativo de la batería.
↓
ALERTE AL TRÁFICO. Coloque triángulos, banderas y/o luces a unos 15 metros del carro, en ambas direcciones para que los conductores de otros vehículos que se acercan sepan que hay una emergencia en la vía.
↓
RESTRINJA EL ACCESO DE PERSONAS AL ÁREA. Los curiosos o los "expertos del momento", personas que se dedican a dar instrucciones diferentes a las suyas, pueden agravar la situación. Asuma y mantenga el liderazgo de la situación hasta la llegada del Representante de la Gerencia.
↓
NOTIFIQUE INMEDIATAMENTE A LA GERENCIA. Informe claramente la naturaleza y gravedad del accidente. Incluya, por lo menos, la siguiente información: - Descripción breve del incidente. - Su ubicación, lo más exacta posible. - Si hay heridos y la gravedad de las lesiones. Para que puedan obtener atención médica de urgencia. - Estado actual de la situación y otras condiciones especiales de la vía.
↓
COORDINE LA ATENCIÓN DE LOS HERIDOS y su traslado si es necesario. Póngase de acuerdo en esto con la Gerencia. Averigüe los datos de los heridos (nombres, direcciones y teléfonos) antes de que sean llevados al centro médico.

VARADA

```
graph TD; A[Estacione donde no haya peligro para la circulación y señalice la parada e informe inmediatamente al coordinador de transportes y al jefe de mantenimiento.] --> B[Informe a la empresa de cualquier incidencia y de qué se trata. Confirme la falla del vehículo y estime si la podrá reparar o no y cuanto tiempo le llevará]; B --> C[Intente hacer la reparación con medios propios (herramientas y repuestos). Si no es posible, comuníquelo a la empresa y espere instrucciones]; C --> D[No abandone el vehículo en ningún caso.];
```

Estacione donde no haya peligro para la circulación y señalice la parada e informe inmediatamente al coordinador de transportes y al jefe de mantenimiento.

Informe a la empresa de cualquier incidencia y de qué se trata. Confirme la falla del vehículo y estime si la podrá reparar o no y cuanto tiempo le llevará

Intente hacer la reparación con medios propios (herramientas y repuestos). Si no es posible, comuníquelo a la empresa y espere instrucciones

No abandone el vehículo en ningún caso.

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice N. Formato planilla de desplazamiento

Figura N1. Planilla para el registro de desplazamientos y control de kilometraje de vehículos

[illegible]

Formato interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Figura O1. Planilla institucional para control de condiciones técnicas y de protección personal antes de operación de motocicleta

6. LLANTAS

Página 1

Página 1

Formato interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Figura P1. Ficha técnica para registro de especificaciones, uso y mantenimiento de vehículos

		FORMATO	
HOJA DE VIDA Y MANTENIMIENTO DE PARQUE AUTOMOTOR			
Código: xxxxxx		Versión: 01	
Fecha de Aprobación: xx-xx-xx		Página: 1 de 1	
INFORMACIÓN GENERAL			
PLACA:	LINEA:	TIPO:	MARCA:
No CHASIS:	No MOTOR:	CILINDRAJE:	USO DEL VEHICULO:
SOAT FECHA DE VENCIMIENTO:	REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA FECHA DE VENCIMIENTO:		No. LICENCIA DE TRANSITO
MOTOR			
Cant. válvulas por cilindro:	Cantidad de cilindros:	Turbo:	Orientación:
DIRECCION - TRANSMISION - SUSPENSION			
Tipo de dirección:	Tipo de transmisión:	Número de velocidades:	Tipo de Rodamientos:
Suspensión trasera:	Número llantas:	Dimensión de Rines:	Materiales de rines:
FRENOS			
Tipo de frenos delanteros:		Tipo de frenos traseros:	
CARROCERIA			
Número de Serie:	Número de ventanas:	Capacidad de carga y/o pasajeros:	
DOTACION VEHICULO			
CAJA DE HERRAMIENTAS			

**Apéndice Q. Registro institucional de mantenimiento preventivo y correctivo del
parque automotor**

[illegible]

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice R. Formato institucional para el plan de auditoría del PESV

Figura R1. Planilla de programación y seguimiento de auditoría al Plan Estratégico de Seguridad Vial

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL		Versión 0
PLAN DE AUDITORÍA		Fecha:

OBJETIVO: Verificar el cumplimiento, evaluación, seguimiento, nivel de implementación y mantenimiento del Plan estratégico de seguridad vial, conforme a las actividades establecidas en el plan de trabajo, los cuales integran lo expuesto en la resolución xxxx "Por el cual se definen xxxx" y demás normatividad vigente que aplique.

ALCANCE:

DOCUMENTOS DE REFERENCIA:

AUDITOR LÍDER :	AUDITOR (es) ACOMPAÑANTE (s) : Por definir
FECHA:	LUGAR :
HORA REUNIÓN APERTURA: 8:00 am - 20/12	HORA REUNIÓN DE CIERRE: 11:40 - pm

FECHA	HORA	ÍTEM	AUDITADO	AUDITOR

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).

Apéndice S. Matriz de condiciones inseguras y acciones correctivas y/o preventivas – PESV

Figura S1. Formato de registro y seguimiento de acciones preventivas y correctivas en seguridad vial

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL					Versión 0	
MATRIZ DE CONDICIONES INSEGURAS /ACCIONES CORRECTIVAS Y/O PREVENTIVAS					Fecha:	
DESCRIPCIÓN	ACCIÓN A TOMAR	RESPONSABLE	FECHA DE CUMPLIMIENTO	SEGUIMIENTO	RESPONSABLE	
					CERRADA	
					CERRADA	
					ABIERTA	
					ABIERTA	
					CERRADA	
					ABIERTA	

Documento interno de la Asociación Gremial Colombiana de Empresas Eléctricas y Telecomunicaciones – ACEELT (2025).